PRZEMYSŁ NAFTOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN KRAJOWEGO TOWARZYSTWA NAFTOWEGO WE LWOWIE

Rok XI 25 lutego 1936 r. Zeszyt 4

Z przemówienia Pana Ministra Przemysłu i Handlu Dr. Romana Góreckiego w Komisji Budżetowej Sejmu

W ostatnich latach sytuacja w przemyśle naftowym ulega stale pogorszeniu. Produkcja ropy naftowej na kopalniach zmniejsza się, konsumcja wewnętrzna produktów naftowych pozostaje na niskim poziomie, warunki, w których odbywa się eksport, stają się coraz cięższemi. W związku ze spadkiem zapotrzebowania wewnętrznego i złemi konjunkturami sprzedażnemi w eksporcie ogólny utarg przemysłu, zwłaszcza po przeprowadzonej w 1934 r. wydatnej obniżce ceny nafty (po której nastąpiła dalsza obniżka w końcu r. ub.), uległ poważnemu obniżeniu Wyniósł on w 1935 r. około Zł. 112 miljn., podczas gdy w r. 1929 około 220 miljonów.

Również zmniejszył się stan zatrudnienia — tak na kopalniach, jak i w rafinerjach — z 15 690 robotników w 1929 r. na 13 060 w r. ub.

Położenie finansowe przedsiębiorstw uległo w tym czasie (od 1929 r.) w związku ze spadkiem konsumcji krajowej i i bardzo złemi konjunkturami na rynkach zagranicznych, wywołanemi nadprodukcją światową ropy naftowej i ogólnem przesileniem gospodarczem, znacznemu pogorszeniu. Sytuację tę zaostrzyła przeprowadzona kilkakrotnie obniżka cen (nafty i benzyny), zwłaszcza zaś bardzo znaczna obniżka ceny nafty oświetleniowej w 1934 r. (o 24%) i w końcu r. ub (o dalsze 10—12%). W końcu r. ub. została przeprowadzona z inicjatywy Rządu bardzo wydatna ponowna obniżka ceny nafty oświetleniowej. Zdecydowano się na obniżenie ceny jedynie tego produktu, nie rozszerzając akcji obniżkowej na inne produkty naftowe — natomiast skoncentrowano cały wysiłek w kierunku możliwie największej obniżki ceny nafty, stanowiącej artykuł pierwszej potrzeby szerokich sfer ludności. Obniżka ta wynika z porównania ceny zasadniczej (loco rafinerja, bez podatku i frachtu — w zł. za 100 kg) w sierpniu 1934 r. — Zł. 32 i w grudniu 1935 r. (od dnia 16. XII.) — Zł. 22, co odpowiada 31%-owemu obniżeniu ceny.

Przemysł naftowy jest od 1933 r. zrzeszony w przymusowej organizacji „Polski Eksport Naftowy“ we Lwowie. Zasadniczym rysem charakterystycznym obecnej organizacji jest zapewnienie zbytu dla ropy i dobra jej cena, co ma bardzo dodatni wpływ na rozwój wiertnictwa, które jest fundamentem przemysłu naftowego.

Dalsze zmniejszenie się utargu przemysłu, w związku z przeprowadzoną ostatnio zniżką ceny nafty, groziło obniżeniem przez zakłady przeróbcze ceny ropy, zakupywanej na rynku. Wywołałoby to było niewątpliwie spadek produkcji ropy i dalsze zmniejszenie ilości przeprowadzanych wierceń.

W tych warunkach było konieczne przedewszystkiem przeprowadzenie nowelizacji ustawy z dn. 18. III. 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym. Ustawa ta, której zasady nie mogły oczywiście, przewidzieć tak znacznego pogorszenia się warunków pracy przemysłu, przyznała mniejszym przedsiębiorstwom przeróbczym znaczne przywileje, dając im możność lokowania całej swej produkcji w kraju i obciążając w ten sposób dodatkowym nierentującym się eksportem zakłady technicznie doskonalsze.

Nowelizacja powołanej ustawy poszła w kierunku ograniczenia tych nieuzasadnionych w obecnym stanie przemysłu przywilejów zakładów, technicznie niżej stojących i nieeksportujących. Pozatem zaś wprowadza inne zmiany, wynikające ze zmienionych warunków sytuacji.

Z ważniejszych zamierzeń w zakresie przemysłu naftowego są do wykonania w najbliższym czasie: 1) wydanie rozporządzenia o dysponowaniu funduszem, powstałym z opłat, dotychczas uskutecznionych — w myśl postanowień wymienionej ustawy — przez mniejsze przedsiębiorstwa rafineryjne na rzecz popierania wiertnictwa naftowego — ze specjalnem uwzględnieniem potrzeb małych przedsiębiorstw kopalnianych, opartych na drobnym kapitale krajowym, oraz 2) utworzenie po ostatecznem zorganizowaniu się nowoutworzonego Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie przy tej instytucji organu wykonawczego, który będzie powołany do zajęcia się sprawą wydawania pożyczek z wymienionego funduszu przedsiębiorstwom, przystępującym do wierceń, zwłaszcza poszukiwawczych.

Wreszcie należy zaznaczyć, że dokonać pomyślnego zwrotu w obecnie ciężkiej sytuacji przemysłu naftowego może poprawa w stosunkach motoryzacyjnych kraju, która wpłynie na zwiększenie spożycia benzyny.

Oczywiście, zasadnicza poprawa w sytuacji przemysłu naftowego może nastąpić dopiero po odkryciu wierceniami nowego wydatnego złoża naftowego. W tym kierunku (popierania wierceń, zwłaszcza poszukiwawczych) zmierza konsekwentnie od szeregu lat polityka naftowa Rządu. Program naftowy Rządu oparty na tej zasadzie przewodniej — objęcia specjalną pieczą wiertnictwa naftowego — musi znaleźć wyraz w ustawodawstwie. W tej dziedzinie są prowadzone studja i zostały już ustalone pewne wytyczne. Są do zanotowania pewne pomyślne fakty, które świadczą o racjonalności programu naftowego.

Jak wynika z powyższego przedstawienia sytuacji przemysły górniczo-hutniczy i naftowy (bezpośrednio przed przemysłem naftowym omówiona została przez Pana Ministra sytuacja przemysłu górniczo-hutniczego. Przyp. Red.) przeżywają obecnie okres bardzo poważny, który musi na tle ostatnich posunięć Rządu doprowadzić do powrotu do pewnej równowagi pomiędzy poszczególnemi elementami ich gospodarki.

Kilka uwag w sprawie cen artykułów skartelizowanych

W odpowiedzi na artykuł zamieszczony w Nr. 23 naszego Czasopisma z r. 1935 p. t. „Przemysł naftowy w krzywem zwierciadle Głównego Urzędu Statyst.“, otrzymujemy od Dyrektora tegoż Urzędu Pana E. Szturm de Sztrema wyjaśnienia, które poniżej w całości zamieszczamy.

„W zeszycie 23 „Przemysłu Naftowego“ ukazał się artykuł Dra Stanisława Schaetzla omawiający wydawnictwo Głównego Urzędu Statystycznego p. t. „Statystyka Karteli w Polsce“. W artykule tym Szanowny Autor, wskazując na drobniejsze usterki, poruszył jeden problem natury zasadniczej, który wartoby bliżej oświetlić. Mianowicie został postawiony zarzut sformułowany w sposób następujący: „spomiędzy cen wszystkich czterdziestu artykułów zamieszczonych w tabeli, jedne tylko ceny produktów naftowych podane zostały z doliczeniem podatków konsumcyjnych“. Zarzut tak wyrażony nasuwać musi podejrzenie, jakoby Główny Urząd Statystyczny w swoich badaniach odniósł się do przemysłu naftowego w sposób nieobjektywny, że kierował się uprzedzeniem, bądź miał jakąś ukrytą tendencję. W rzeczywistości sprawa niewyeliminowania podatków konsumcyjnych z cen produktów obciążonych temi podatkami, a uwzględnionych w tabeli, przedstawia się jak niżej: z pośród artykułów wchodzących w obliczenia wskaźnika cen hurtowych Głównego Urzędu Statystycznego, jedynie sześć podlega podatkowi konsumcyjnemu: nafta, benzyna, olej gazowy, olej maszynowy, cukier i piwo. Ceny wszystkich tych artykułów uwzględniane są w obliczeniach wskaźników wraz z podatkiem konsumcyjnym. Główny Urząd Statystyczny nie czynił zatem wyjątku dla produktów naftowych i nie traktował ich inaczej od innych artykułów. Tak samo jak nie uczynił wyjątku dla artykułów obciążonych podatkami spożywczemi, gdyż w zupełnie identyczny sposób brał do obliczeń ceny brutto również artykułów obciążonych bezpośrednio bądź pośrednio opłatami celnemi, niezależnie od tego, czy artykuły te występowały w grupie towarów skartelizowanych czy nieskartelizowanych. Tyle uważam za konieczne powiedzieć w sprawie zarzutu, którego sensem jest przypuszczenie, że Główny Urząd Statystyczny badanie w sprawie wpływu kartelizacji na ceny prowadził w nieobjektywny sposób.

O ile chodzi o meritum sprawy poruszonej przez Pana Dra S. Schaetzla jest niem — jak rozumiem — postulat, aby w badaniach dotyczących zagadnienia cen kartelowych traktować ceny netto, t. zn. po potrąceniu obciążeń przypadających na poszczególne artykuły z tytułu podatków spożywczych czy innych opłat. Z postulatem tym godzę się w zupełności i uważam, że w badaniach bardziej precyzyjnych, które projektowane są w przyszłości, moment ten powinien być bezwarunkowo uwzględniony. W badaniu dotychczasowem analiza cen przeprowadzona była w sposób ogólnikowy i polegała na rozpatrzeniu materjału liczbowego wchodzącego w skład wskaźników Głównego Urzędu Statystycznego w odmiennych niż zazwyczaj ugrupo-

waniach. Wskaźniki Głównego Urzędu Statystycznego zbudowane są w ten sposób, aby mogły charakteryzować przebiegi cen płaconych na rynku towarowym przez nabywcę. W tych warunkach badanie cen, którego wyrazem jest obliczanie perjodyczne kilku seryj wskaźników, nie sięga do zagadnienia wewnętrznej struktury poszczególnych cen i nie rozkłada je na elementy. Próba, którą czynił Główny Urząd Statystyczny, obliczając odrębne wskaźniki cen artykułów skartelizowanych i artykułów nieskartelizowanych, polegała na ujęciu procesów od strony nabywcy, w obu wypadkach przyjmując do obliczeń ceny brutto, to znaczy łącznie z ewentualnemi podatkami spożywczemi, opłatami celnemi i t. p. Zarzut autora w rezultacie prowadzi do sformułowania tezy o konieczności podjęcia, w sprawie wpływu kartelizacji na kształtowanie się cen, badań bardziej precyzyjnych. Tezę tę formułuję i bezwarunkowo dążyć będę, w miarę możności, do wykonania odnośnych badań uwzględniających ją w jaknajszerszym zakresie".

E. Szturm de Sztrem.

*

Przejrzawszy ponownie tabele zamieszczone w „Statystyce Karteli w Polsce", nie spotykamy tam jednak ani cukru ani też piwa, z czego wynika, że oba te artykuły objęte są wprawdzie ogólnemi badaniami Głównego Urzędu Statystycznego, że jednak w omawianej tu publikacji zamieszczone nie zostały, tak, iż faktycznie tylko produkty naftowe podane tam zostały z doliczeniem podatków konsumcyjnych, bez wyraźnego jednak podkreślenia tego momentu, decydującego dla kształtowania się ceny, — o co nam właśnie chodziło.

Przyjmując z całą satysfakcją wyjaśnienie, że dotychczasowa analiza cen przeprowadzona była „w sposób ogólnikowy", oraz zapowiedź „podjęcia badań bardziej precyzyjnych", pozwalamy sobie przypomnieć, że zarzuty nasze, odnoszące się do publikacji Głównego Urzędu Statystycznego p. t. „Statystyka Karteli w Polsce", sprecyzowane zostały między innymi w sposób następujący:

> ...spomiędzy cen wszystkich czterdziestu artykułów, zamieszczonych w tabeli, jedne tylko ceny produktów naftowych podane zostały z doliczeniem podatków konsumcyjnych, a więc elementu sztywnego, którego istnienie i wysokość jest od przemysłu całkowicie niezależna. Objęcie omawianą tabelą produktów naftowych, bez wyraźnego wymieniania i podkreślania tego decydującego szczegółu, zaciemnia w odniesieniu do tych produktów podany obraz, stawia nasz przemysł w fałszywem świetle i naraża go niesłusznie na wszelkiego rodzaju zarzuty w odniesieniu do polityki cen, — podczas gdy w rzeczywistości ceny te w ciągu omawianych lat poważnie spadają, a jedynie tylko względy fiskalne, nie liczące się niestety ani z interesem produkcji naftowej, ani też z kieszenią producenta, decydują o kształtowaniu się rynku w sposób dla obydwu stron niekorzystny.

Sprawa obciążenia produktów naftowych, a w szczególności benzyny stosowanej do napędu samochodów, szeregiem danin publicznych, podwyższających w wysokiej mierze cenę sprzedaży tego produktu, jest w okresie, w którym decydują się sprawy, dotyczące motoryzacji w Polsce, zagadnieniem podstawowem, — pragniemy przeto, aby zagadnienie ceny detalicznej benzyny rozważone zostało jaknajbardziej szczegółowo i przy znajomości wszystkich elementów, decydujących o kształtowaniu się tej ceny.

Nowe rozporządzenie o organizacji przymusowej „Polski Eksport Naftowy"

W Nr. 10 Dziennika Ustaw z dnia 13 lutego br. ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 stycznia 1936 r. o organizacji przymusowej „Polski Eksport Naftowy". Rozporządzenie to przytaczamy poniżej w całości:

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 30 stycznia 1936 r.

o organizacji przymusowej „Polski Eksport Naftowy".

Na podstawie art. 1 pkt. a), c), g), h), j), k) ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym, zmienionej dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r., w jednolitem brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 83), zarządzam co następuje:

§ 1. Dla celów obrotu zagranicznego (przywóz i wywóz) olejem skalnym i produktami naftowemi utrzymuje się organizację przymusową „Polski Eksport Naftowy" z siedzibą we Lwowie, powołaną do życia rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12 października 1932 r. w sprawie przymusowej organizacji obrotu zagranicznego olejem skalnym i produktami naftowemi (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 754).

§ 2. Organizacja „Polski Eksport Naftowy" posiada osobowość prawną.

Statut organizacji i jego zmiany ogłasza się w Dzienniku Urzędowym „Monitor Polski“.

§ 3. Uczestnikami organizacji „Polski Eksport Naftowy“ są wszystkie, znajdujące się na terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej przedsiębiorstwa naftowo-rafineryjne, gazolinowe i inne, wytwarzające produkty naftowe.

§ 4. Nadzór nad organizacją „Polski Eksport Naftowy“ sprawuje Minister Przemysłu i Handlu przez powołanego przez siebie Komisarza Rządowego.

Szczegółowy zakres działalności i upoważnień Komisarza Rządowego określa statut organizacji „Polski Eksport Naftowy“.

§ 5. Koszty, połączone z nadzorem, sprawowanym przez Komisarza Rządowego, ponosi „Polski Eksport Naftowy“ w wysokości, ustalanej przez Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 6. Przedsiębiorstwa, należące do organizacji, obowiązane są wydzielać dla eksportu z wszystkich wytwarzanych przez siebie produktów określony procent wytwórczości. Ilości produktów, wydzielone dla eksportu, stanowią masę eksportową, która nie może być zbywana na rynku krajowym.

Stosunek masy eksportowej do wytwórczości, wyrażony w procencie, będzie oznaczany dla każdego produktu oddzielnie na podstawie danych statystycznych wytwórczości i zbytu krajowego. Szczegółowe zasady obliczeń ustala statut „Polskiego Eksportu Naftowego“.

Procenty masy eksportowej mogą być zmienione na wniosek Komisarza Rządowego w razie poważnych zmian w produkcji surowca, konsumcji wewnętrznej lub innych ważnych okoliczności.

Minister Przemysłu i Handlu może zarządzić, by masa eksportowa, przypadająca na przedsiębiorstwa, zrzeszone w dobrowolnych organizacjach, regulujących obrót krajowy, była obliczana dla tych przedsiębiorstw globalnie.

§ 7. Przedsiębiorstwa naftowo - rafineryjne, które według uznania Ministra Przemysłu i Handlu odpowiadają warunkom, wymienionym w art. 1 pkt. g) ustawy z 18 marca 1932 r. w brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r., będą mogły zwalniać się od eksportu przez uiszczanie opłat, wynoszących:

a) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 600 tonn rocznie — 10% różnicy między ceną krajową a eksportową danego produktu,
b) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 1 300 tonn rocznie — 40% tej różnicy,
c) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 3 000 tonn rocznie — 65% tej różnicy,
d) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 4 000 tonn rocznie — 75% tej różnicy.

§ 8. Przedsiębiorstwa gazolinowe, które według uznania Ministra Przemysłu i Handlu odpowiadają warunkom, wymienionym w art. 1 pkt. g) ustawy, będą mogły zwalniać się od eksportu przez uiszczanie opłat, wynoszących:

a) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 300 tonn rocznie — 10% różnicy między ceną krajową a eksportową danego produktu,
b) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 4 000 tonn rocznie — 80% tej różnicy.

§ 9. Przedsiębiorstwa, które chcą uzyskać uznanie Ministra Przemysłu i Handlu o zaliczeniu ich do przedsiębiorstw mniejszych, nie będących w możności wytwarzania produktów, odpowiadających wymaganiu rynków zagranicznych (art. 1 ust. (1), pkt. g) i ust. (2) ustawy), muszą składać za pośrednictwem Zarządu „Polskiego Eksportu Naftowego“ podania wraz z oświadczeniem o zamierzonej wytwórczości w danym roku kalendarzowym.

Jeżeli na zasadzie orzeczenia Ministra Przemysłu i Handlu przedsiębiorstwu służy prawo korzystania ze zwolnień, wymienionych w §§ 7 i 8 rozporządzenia niniejszego, Zarząd „Polskiego Eksportu Naftowego“ zaliczy je do odpowiedniej grupy, przewidzianej w tych paragrafach.

§ 10. Przedsiębiorstwa, które nie przerabiają surowca lub półproduktów we własnym zakładzie, lecz oddają je do przeróbki, innym przedsiębiorstwom, nie mogą korzystać z ulg, przewidzianych w art. 1 pkt. g) zdaniu drugiem ustawy. (Nie mogą zwalniać się od eksportu).

§ 11. Przedsiębiorstwa, zaliczone do jednej z grup, wymienionych w §§ 7 i 8 rozporządzenia niniejszego, mogą swą wytwórczość rozłożyć dowolnie na poszczególne miesiące roku kalendarzowego. Wysyłki na rynek krajowy w jednym miesiącu nie mogą być jednak większe:

a) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 600 tonn, a przedsiębiorstw gazolinowych do 300 tonn — niż jedna trzecia,
b) dla przesiębiorstw o wytwórczości ponad 600 do 1 300 tonn, z wyłączeniem gazolinowych — niż jedna piąta,
c) dla przedsiębiorstw o wytwórczości powyżej 1 300 tonn do 4 000 tonn, a przedsiębiorstw gazolinowych powyżej 300 tonn do 4 000 tonn — niż jedna ósma, całorocznej wytwórczości, choćby z wytwórczości miesięcznej inaczej wynikało.

§ 12. Komisarz Rządowy zawiadamia organa kontroli skarbowej, sprawujące nadzór nad zakładami, o ilościach produktów, które poszczególne zakłady będą uprawnione wysyłać w danym miesiącu na rynek krajowy.

Odpis tego zawiadomienia otrzymuje właściwy zakład.

§ 13. Opłaty, przewidziane w §§ 7 i 8 rozporządzenia niniejszego, za ilości, zwolnione od eksportu i wysyłane w danym miesiącu na rynek krajowy, powinny być obliczane w miesiącu następnym.

Obliczenie to jest prowizoryczne i opiera się na cenach krajowych, ustalonych dla miesiąca obliczeniowego, oraz na cenach eksportowych za ostatni okres kwartalny, co do którego ustalono ceny.

Ostateczne obliczenie opłat przeprowadza się po upływie roku kalendarzowego na podstawie ostatecznego rozliczenia masy eksportowej.

Sposób obliczenia cen krajowych i eksportowych ustala statut „Polskiego Eksportu Naftowego".

Obliczenie opłat (wymiar opłat), sporządzone przez „Polski Eksport Naftowy", podpisuje Komisarz Rządowy.

§ 14. Uiszczenie opłaty powinno nastąpić w terminie dni 14-tu od dnia otrzymania wymiaru.

Komisarz Rządowy może odroczyć termin zapłaty najwyżej o dalsze dni trzydzieści.

W razie nieuiszczenia opłaty w terminie będą wstrzymane wysyłki z danego zakładu na rynek krajowy z masy eksportowej, aż do czasu zapłaty zaległych kwot.

Do zaległych sum będą doliczane odsetki zwłoki, w wysokości $^1/_2$% miesięcznie, za czas od dnia powstania zaległości, aż do jej wyrównania. Opłata, niewpłacona w terminie, będzie ściągnięta wraz z odsetkami w drodze postępowania przymusowego w administracji.

§ 15. Od wymiaru opłat służy odwołanie do Miniostra Przemysłu i Handlu. Odwołanie powinno być wniesione na ręce Komisarza Rządowego w ciągu dni 14-tu od dnia doręczenia wymiaru. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje obowiązku uiszczenia opłat.

§ 16. Opłaty, wynikające z obliczeń według § 13 rozporządzenia niniejszego, będą wnoszone do pocztowej Kasy Oszczędności na rachunek specjalny pod nazwą „Fundusz Naftowy".

Sumy uzyskane z tych opłat, przeznaczane będą według zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu:

a) na Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego, lub
b) rozdzielane między przedsiębiorstwa, niekorzystające ze zwolnień od eksportu (§§ 7 i 8), w stosunku do ilości, o jakie ich kontyngenty wewnętrzne uległy zmniejszeniu wskutek tych zwolnień.

W przypadku, przewidzianym w punkcie b), rozdział przeprowadza „Polski Eksport Naftowy" w sposób ustalony statutem.

§ 17. Obrót zagraniczny olejem skalnym może odbywać się jedynie przez organizację „Polski Eksport Naftowy", za każdorazowem zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu, po wysłuchaniu opinji interesowanych organizacyj przemysłu naftowego.

§ 18. Wszelki obrót zagraniczny produktami naftowemi poza organizacją „Polski Eksport Naftowy" jest wzbroniony. Eksport parafiny odbywa się wyłącznie przez „Polski Eksport Naftowy".

Szczegółowe postanowienia zawiera statut tej organizacji.

§ 19. Organizacją, uprawnioną do przedstawiania wniosków w sprawie racjonalizacji przeróbki oleju skalnego, stosownie do postanowień art. 1 ust. (1), pkt. k) ustawy jest „Polski Eksport Naftowy".

§ 20. Wysłanie na rynek krajowy większej ilości produktów od stwierdzonej przez Komisarza Rządowego w zawiadomieniu (§ 12) podlega grzywnie, odpowiadającej równowartości produktów, o które został przekroczony kontyngent. Równowartość ta będzie obliczona na zasadzie krajowej ceny hurtowej (§ 13 ust. 4) danego produktu z miesiąca, w którym nastąpiło przekroczenie.

Grzywny wymierza Komisarz Rządowy w trybie postępowania karno-administracyjnego. Wpływają one na rachunek Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego.

Pozatem naruszenie przepisów rozporządzenia niniejszego podlega karom, wymienionym w art. 5 ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym w brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r.

§ 21. Statut organizacji „Polski Eksport Naftowy" z dnia 31 marca 1933 r. („Monitor Polski" z dnia 4 kwietnia 1933 r. Nr. 78, poz. 101) pozostaje w mocy z uwzględnieniem zmian, wynikających z przepisów, wydanych do dnia wejścia w życie rozporządzenia niniejszego.

§ 22. Z chwilą wejścia w życie rozporządzenia niniejszego traci moc rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12 października 1932 r. w sprawie przymusowej organizacji obrotu zagranicznego olejem skalnym i produktami naftowemi (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 754) wraz ze zmieniającem je rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 5 maja 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 258), oraz rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 maja 1933 r. o udzielaniu zwolnień od eksportu produktów naftowych oraz uiszczaniu opłat za zwolnienie (Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 318), o ile przepisy tych rozporządzeń nie zostały już uchylone na mocy dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r. o zmianie ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym (Dz. U. R. P. Nr. 3, poz. 17).

Przepisy tych rozporządzeń stosuje się jednak nadal do stosunków i spraw niemi regulowanych, o ile stosunki te i sprawy odnoszą się do czasu przed dniem wejścia w życie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r., a w szczególności do spraw wykonania umów o eksport parafiny.

§ 23. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Przemysłu i Handlu: *Roman Górecki.*

Z przytoczonego powyżej tekstu nowego rozporządzenia wynika przedewszystkiem, że zawarte w nim przepisy zastępują trzy dotychczas obowiązujące rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu, a w szczególności:

a) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 12 października 1932 r., mocą którego powołana została do życia organizacja przymusowa dla zagranicznego obrotu handlowego pod nazwą

„Polski Eksport Naftowy" (P. E. N.), — przyczem utworzona została wówczas Komisja dla opracowania statutu tej organizacji; statut ten zatwierdzony był miał przez Ministra Przemysłu i Handlu; w razie nieuzyskania zatwierdzenia statutu, lub też niedotrzymania terminu wyznaczonego dla jego opracowania, statut organizacji wydany być miał przez Ministra; w dalszym ciągu rozporządzenie to zawierało przepisy o Komisarzu Rządowym, o kontyngentach eksportowych, o przywilejach dla mniejszych zakładów rafineryjnych i gazolinowych i o opłatach uiszczanych wzamian za zwalnianie się od eksportu na rzecz Funduszu Wiertniczego;

b) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 22 maja 1933 r., mocą którego unormowane zostały szczegóły, odnoszące się do zwalniania od eksportu oraz obliczania i wymierzania opłat eksportowych,

c) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 5 maja 1935 r., mocą którego eksport parafiny, prowadzony dotychczas przez dobrowolną organizację pod nazwą „Towarzystwo Handlowe Przemysłu Naftowego", przeniesiony został do „P. E. N.-u", z tem, że odtąd odbywać się będzie wyłącznie przez tę organizację.

Natomiast z rozporządzeń względnie zarządzeń wydanych w ramach, względnie na podstawie ustawy naftowej z 18 marca 1932 r. (znowelizowanej obecnie Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r.) obowiązują nadal:

a) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 31 marca 1933 r. (Monitor Polski z 4 kwietnia 1933 r. Nr. 78, poz. 101), mocą którego wydany został statut organizacji przymusowej „Polski Eksport Naftowy", dołączony do tegoż rozporządzenia;

b) zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 20 maja 1935 r. (Monitor Polski z 21 maja 1935 r. Nr. 116, poz. 148), mocą którego zmieniony został częściowo statut „Polskiego Eksportu Naftowego", w szczególności w odniesieniu do eksportu parafiny;

c) zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 10 sierpnia 1934 r. (Monitor Polski z 23 sierpnia 1934 r. Nr. 192, poz. 252), mocą którego zmieniony został statut Polskiego Eksportu Naftowego" w odniesieniu do produktów i półproduktów z dystylacji rozkładowej (krakingu).

Ogłoszone obecnie rozporządzenie stwierdza przedewszystkiem (§ 1), że organizacja przymusowa „Polski Eksport Naftowy", której istnienie obliczone było poprzednio na okres ważności ustawy naftowej z r. 1932, t. zn. do dnia 31 marca 1937 r., — utrzymana zostaje nadal na czas nieograniczony.

„P. E. N." posiadać będzie, jak dotychczas, osobowość prawną (§ 2), a statut jego i ewentualne zmiany statutu ogłaszane będą w Dzienniku urzędowym „Monitor Polski".

Nowe rozporządzenie nie zawiera przepisów, dotyczących sposobu przeprowadzania zmian statutu „P. E. N-u". Wedle rozporządzenia poprzednio obowiązującego, statut opracować miała specjalna Komisja, względnie w razie nieopracowania go w wyznaczonym terminie, statut wydany miał zostać przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Uczestnikami „P. E. N.-u" są obecnie wszystkie przedsiębiorstwa rafineryjne i gazolinowe, podczas gdy poprzednio od uczestnictwa wykluczone były rafinerje, których przeróbka ropy nie przekraczała 100 cystern, względnie gazoliniarnie, których wytwórczość nie przekraczała 30 cystern rocznie, — zakłady te bowiem zwolnione były dotychczas zarówno od obowiązku eksportowania, jak też uiszczania opłat wyrównawczych na Fundusz Wiertniczy.

Przepisy odnoszące się do nadzoru nad organizacją i ustanowienia Komisarza Rządowego (§ 4 i 5) pozostały zasadniczo niezmienione. z tem, że zakres działalności i upoważnień Komisarza określa statut.

Obowiązek wydzielania kontyngentu eksportowego z poszczególnych produktów do masy eksportowej (§ 6) pozostał zasadniczo niezmieniony; jedynie sposób jego oznaczania, ustalony poprzednio zawsze na okresy półroczne, pozostawiony został obecnie statutowi.

Zasadnicze zmiany wprowadza nowe rozporządzenie w zakresie uprzywilejowania mniejszych rafineryj oraz gazoliniarń (§ 7 i 8). Dotychczas uprzywilejowane były „mniejsze przedsiębiorstwa rafineryjne" oraz wogóle przedsiębiorstwa gazolinowe, bez względu na to, kto był ich właścicielem. Obecnie uprzywilejowane zostają zakłady należące do przedsiębiorstw mniejszych, które według uznania Ministra Przemysłu i Handlu, nie są w możności wytwarzać produktów, odpowiadających wymaganiom rynków zagranicznych". W ten sposób nie będą mogły korzystać z dobrodziejstw ustawy zakłady wprawdzie mniejsze, należące jednak do przedsiębiorstw większych, o czem w każdym poszczególnym wypadku, decydować będzie Minister Przemysłu i Handlu. Nie wydaje się natomiast rzeczą słuszną premjowanie właśnie zakładów stojących na niskim poziomie technicznym

Poważnym zmianom uległy również granice uprzywilejowania omawianych zakładów przetwórczych.

Dotychczas wydzielać mogły te zakłady do eksportu kontyngenty mniejsze, aniżeli to wypadało z ich wytwórczości, a pozatem zwalniać się mogły wogóle od eksportu, przez uiszczanie od tak zmniejszonych kontyngentów opłat wyrównawczych, obliczanych w ułamkach różnicy między ceną krajową i eksportową poszczególnego produktu. W rezultacie opłacały poszczególne rafinerje:

przy wytwórczości rocznej	% różnicy między ceną kraj. i eksp. danego prod.
do 100 cyst.	wolne od wszelkich opłat
od 100 „ 200 „	31,5%
„ 200 „ 400 „	45,0%
„ 400 „ 600 „	59,5%
powyżej 600	bez przywilejów

Gazoliniarnie natomiast wolne były od wszelkich opłat przy wytwórczości do 30 cystern rocznie i opłacały 80% różnicy między ceną krajową i eksportową przy wytwórczości od 30 do 600 cystern rocznie. Nie potrzeba dodawać, że w ten sposób uprzywilejowane zostały zupełnie niesłusznie wszystkie, największe nawet gazoliniarnie.

Obecnie przedstawia się uprzywilejowanie małych rafineryj w następujący sposób:

przy wytwórczości rocznej	% różnicy między ceną kraj. i eksp. danego prod.
do 60 cyst.	10%
od 60 „ 130 „	40%
„ 130 „ 300 „	65%
„ 300 „ 400 „	75%
powyżej 400 „	bez przywilejów

Gazoliniarnie opłacać będą przy wytwórczości do 30 cystern rocznie 10%, a przy wytwórczości od 30 do 400 cystern rocznie 80% różnicy między ceną krajową i eksportową.

Duże udogodnienie dla przedsiębiorstw mniejszych wprowadza § 11, który zezwala na rozłożenie wytwórczości rocznej na dowolne poszczególne miesiące w danym roku kalendarzowym, przy równoczesnej możności ekspedjowania na rynek krajowy w jednym miesiącu: jednej trzeciej, jednej piątej, względnie jednej ósmej wytwórczości całorocznej, zależnie od jej wysokości.

Sposób obliczania opłat, ich uiszczania, oraz ściągania zaległości, — co poprzednio unormowane było rozporządzeniem z 27 maja 1933 r., — określa § 13 do 16 w sposób podobny jak poprzednio, przyczem odsetki zwłoki od sum zaległych wynosić będą obecnie ½% miesięcznie, w miejsce obowiązującego poprzednio 1%.

Opłaty wnoszone będą obecnie na specjalny rachunek w P. K. O. pod nazwą „Fundusz Naftowy", którego wpływy przeznaczone będą, według zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu, albo na Fundusz Wiertniczy, albo też na fundusz wyrównawczy do rozdziału między przedsiębiorstwa eksportujące.

Postanowienia odnoszące się do obrotu zagranicznego ropą surową (§ 17), do eksportu parafiny (§ 18), oraz postanowienia karne (§ 20) nie uległy zmianom merytorycznym.

Statut „P. E. N.-u" (§ 21) pozostaje w mocy z uwzględnieniem zmian, wynikających z przepisów wydanych do dnia wejścia w życie nowego rozporządzenia. Rozporządzenie to nie przewiduje natomiast sposobu wprowadzenia do statutu tych zmian, które wynikają z tegoż rozporządzenia, oraz z możliwej przyszłej jego nowelizacji.

Prof. Roman WITKIEWICZ
Politechnika Lwowska

Z badań nad pomiarami przepływu przez zwężki

Ciąg dalszy.

II.

Chociaż można było z dostateczną dokładnością mierzyć przepływającą ilość zapomocą dyszy Prandtla, to jednak jej skomplikowany profil, trudny do wykonania i wbudowania, dający wielką stratę ciśnienia ($m = 0.16$!), kazały szukać w kryzie profilu przyszłości. Rosła stąd coraz bardziej potrzeba ustalenia doświadczalnie α względnie spółczynnika zwężenia strugi μ dla kryz, aby można było zgóry dla pewnej normalnej kryzy, wprost z wymiarów, podać jej spółczynnik przepływu α względnie μ — bez potrzeby sprawdzania każdej zwężki z osobna [4]).

Dane w literaturze były albo niebardzo pewne, opierały się na kilku lub kilkunastu zaledwie pomiarach, albo różniły się między sobą. Praca n. p. A. O. Müllera [5]) z r. 1908 zestawiała wprawdzie całą teorję wypływu, uzupełniając dawne wywody jeszcze prof. J. Weissbacha, ale nie wysuwała możliwości zależności μ od średnicy, co znowu praca dysertacyjna Brandisa w Akwizgramie z 1913 r. zupełnie wyraźnie stwierdzała. Podany przez niego wzór interpolacyjny miał dlatego formę $\alpha = f(m, D)$:

$$\alpha = \frac{0{\cdot}230}{\sqrt[4]{1 - m^{\varepsilon}}} \cdot e, \text{ gdzie } \varepsilon = 1{\cdot}17 + \frac{D^2}{0{\cdot}36}, \text{ zaś}$$

$$e = 2{\cdot}718.$$

Wzór ten, ewentualnie obliczone z niego gotowe już tabele, znajdują się we wielu ówczesnych podręcznikach, chociaż wartości dla dużych średnic odbiegają tak daleko od później wielokrotnie wyznaczanych, że dla $D = 800$ mm trzeba przyjąć jakiś błąd w pomiarze. Lansowane po wojnie przez Wärmestelle Düsseldorf [6]) wartości μ, jako

[4]) W pewnym wypadku wykonano blendę dwudzielną, o rozsuwalnym otworze tak, że w ruchu można przestawiać $m = 0{\cdot}15$ do $0{\cdot}70$. Doświadczalnie wyznaczono $\alpha = f(m)$. Notatka: Z d V d I 1933, str. 155.

[5]) ZdVdI 1908 str. 185, również Forschungsheft 49.

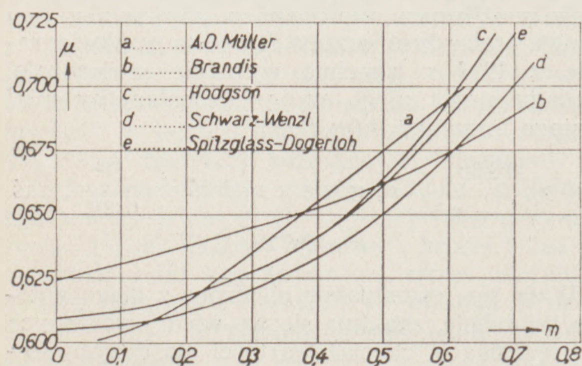
[6]) Wärmestelle Düsseldorf, Mittlg. 12 a 1922 r. — rozchwytane! Późniejszy rozszerzony komunikat Nr. 40 względnie 76 z 1925 r. już nie podaje tych wykresów.

średnie z badań R. Wolfa i Kiskera (Krupp) z 1920 r., nie uwzględniały natomiast zależności μ od D, jednak odbiegały one nawet o 9% od wartości, podanych przez Wenzla i Schwarza [7]), mniej więcej w tymże samym czasie (1922 r.), którzy zresztą również zależności μ od D nie stwierdzili. Wyniki swoje ujęli oni wzorem $\mu = 1 - 0{,}368 \sqrt{1{,}15 - m^2}$, ważnym dla $m = 0$ do $m = 0{,}75$. Wykonane w sumie zaledwie 27, pomiary na rurach średnicy około 600, 1 000 i 1 500 mm, ujawniły ich trudności. Skorzystano ze zbiornika ustawionego zresztą do innego celu, suchego z ruchomą płytą tłokową, a oddanego tylko na krótki czas do dyspozycji. Zbiornik miał średnicę 34 m, pojemność 20 000 m³, a przy opadaniu płyty tłokowej w ciągu około 20 minut dawał przepływ 45 000 m³/godz. Wielką uwagę zwrócono na pomiar temperatury, — różnica 3° C daje przecież 1% błędu! — którą mierzono za pomocą 12 termoelementów, zawieszonych w środku, a troskliwie pocechowanych. Aby uniknąć wahnień temperatury, przeprowadzano pomiary tylko w pochmurne, bezdeszczowe dnie względnie noce. Stwierdzono, że dla małych przepływów, a dużych m, przestaje być μ dla kryz stałem, co pochodzi prawdopodobnie stąd, że środkowe strugi przemykają się bez zwężenia przez kryzę, a tylko skrajne ulegają zdeformowaniu t. j. zmianie prędkości i ciśnienia. W poszukiwaniu za tanią zwężką zdołano dodatkowo jeszcze wypróbować kilka dysz, ale o krótkim profilu i znacznie większem m, niż dla Prandtla, uzyskując dla nich $\mu = 0{,}90 - 0{,}92$, (badania innych Fornera, Hinza wykazywały $\mu = 0{,}94 - - 0{,}95$).
spółczynnik dokładnie, choćby na 1% wyznaczać.

Podany przez Anglika J. L. Hodgsona w 1924 roku wzór

$$\alpha = \frac{0{\cdot}610}{\sqrt{1 - m^2}} \quad \text{(dla wody)}$$

również nie uwzględniał zależności μ od d. Rys. 9 zestawia dla porównania wyniki wzorów powyżej



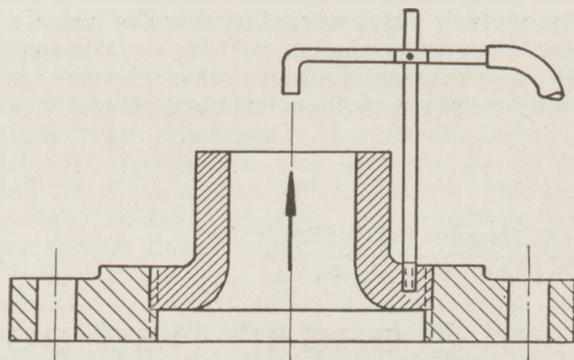
Rys. 9.

cytowanych badaczy, jak również badania poniżej podane, przyczem, o ile była potrzeba przeliczano μ, mając dane α ze wzoru

$$\mu = \frac{\alpha}{\sqrt{1 + \alpha^2 m^2}}$$

Dopiero badania M. J. Spitzglassa w Chicago w 1923 r., ogłoszone i krytycznie ujęte przez L. Dogerloh'a [8]) w Niemczech w 1927 r., wyjaśniły, że μ zależy istotnie od D, jednak wpływ ten dla dużych średnic zanika. Spitzglass badał kryzy dla siedmiu rur o średnicy 50 — 300 mm, stosując dla każdej z nich po 14 zwężek, przyczem mierzył przebieg ciśnienia wzdłuż osi rury w 12 miejscach przed i 12 za zwężką. Wentylator tłoczył powietrze w ilości 170 m³/min. Spitzglass stwierdził powstawanie pewnego spiętrzenia ciśnienia przed kryzą, rys. 13 a, dalej zgodność straty Carnota na uderzenie, z teorją, a głównie wyjaśnił wpływ miejsc odbioru ciśnienia na pomiar. Ciśnienia ustalały się 0,75 — do $2D$ przed kryzą i w odległości około 4,5 D za kryzą. Na podstawie liczb Spitzglassa proponował Dogerloh dla średnic $D = 300$ mm, $m < 0{,}7$, wzór $\mu = 1 - 0{,}390 \sqrt{1 - m^2}$.

Spitzglass mierzył ilość powietrza (przy badaniu kryz) w ten sposób, że mierzył rurkami Pitota prędkości strug, wypływających z pięciu wbudowywanych dysz, o różnych przelotach, rys. 10.



Rys. 10.

Pomiary te były więc może dostatecznie dokładne dla celów porównawczych, ale wątpliwe czy były równie dokładne dla celów sprawdzania.

Istniała więc wielka potrzeba w ustaleniu zależności μ od m, ewentualnie od D, — którą to ostatnią zależność coraz bardziej przyjmowano. Trudność polegała głównie na wyszukaniu odpowiednio dokładnej, więc wyjściowej, innej metody, któraby pozwoliła, przez szeregowe połączenia z pomiarem za pomocą kryzy, odnośny spółczynnik dokładnie, choćby na 1% wyznaczać. Nie można się było oprzeć na dyszach Prandtla, gdyż i dla nich odnośny spółczynnik nie był dostatecznie pewny dla celów sprawdzania. Z tego samego powodu odpadał pomiar całkujący w przekroju rury przepływ rurką Pitota lub anemometrem, choćby nawet całkowano „sieciowo" w kilku przekrojach. Dobrym byłby zbiornik (gazometr), ale istniejące laboratoryjne urządzenia pozwalały tylko na minimalne przepływy, a operowanie ustawionemi w przemyśle dużemi zbiornikami — jak to powyżej opisano — było bardzo kłopotliwe i rzadko możliwe.

[7]) Z d V d I. 1922, str. 1130.

[8]) Z d V d I. 1927, str. 703.

W tej opresji przypomniał M. Jakób[9]) 1922 r. pewne wywody teoretyczne H. Blasiusa[10]) z 1912 r. i innych, (jak R. Biela — 1907 r., H. Ombecka—1914 r.), a mianowicie dotyczące prawa podobieństwa dla spadku ciśnienia medjum przepływającego w gładkiej rurze. Wyraża się ono wzorem

$$\frac{p_1 - p_2}{\gamma} = \lambda \cdot \frac{w^2}{2g} \cdot \frac{l}{d}$$

gdzie l — oznacza długość rury, d — jej średnicę, zaś λ — spółczynnik, będący już tylko pewną funkcją t. zw. liczby Reynoldsa, $Re = w\,d/\nu$, przyczem ν — spółczynnik lepkości kinematycznej. Jakob, badając przepływ wody przez gładką rurę mosiężną, której to wody ilość równocześnie wagowo łatwo a dokładnie wyznaczał, określił tę ostatnią funkcję $\lambda = f(Re)$ w granicach $Re = 86.000$ do 462.000, jako

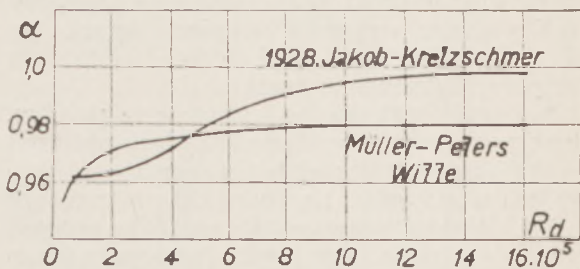
$$\lambda = 0'00720 + 0'614 \,.\, Re - 0'35.$$

Wynik ten[11]) niemieckiego P. T. R. (Physikalisch — Technische — Reichsanstalt) zgadzał się bardzo dokładnie z badaniami T. E. Stantona i I. R. Panella z r. 1914 w angielskiem National Physical Laboratory, ujętemi rachunkowo przez Ch. H. Leesa w r. 1915, co dopiero po wojnie zostało w Niemczech ujawnione. Zasada nowej metody, która więc czyniła zbędnym duży zbiornik (gazometr) dzwonowy, była następująca: zapomocą wody przy prędkości 1'25 — 5'25 m/sek, pocechowano dwie gładkie rury mosiężne, o długości 2 500 — 2 900 mm, średnicy 100 i 70 mm, t. j. wyznaczono dla nich zależność $\lambda = f(Re)$, jak wyżej, potem — znając już tę funkcję — powtórzono pomiar dla powietrza i, uwzględniając naturalnie odnośne inne Re, obliczono już teraz jego prędkość, tem samem objętość.

Mając nową metodę w ręku, Jakob przy pomocy S. Erka zastosował[12]) ją przedewszystkiem dla sprawdzenia trzech dysz normalnych Prandtla dla średnicy $D = 500$, 350 i 175 mm. Okazało się, że należy — co wywołało wiele komentarzy w ówczesnej literaturze technicznej — zmniejszyć α o około 2% z dotychchczasowo przyjmowanej wartości t. j. do 0'96 — niezależnie od wielkości dyszy.

Następnie — na zlecenie niemieckiej komisji dla norm wentylatorów i kompresorów[13]) — przystąpił Jakob na podstawie powyższych dysz do zbadania zależności μ od m dla kryz. Pracę tę wykonał wspólnie z Fr. Kretschmerem w Hucie Völklingen, leżącej wówczas w okupowanej przez Francuzów części Zagłębia Saary. Przy pomocy powyższych trzech dysz wyznaczono przez porównanie dla 35 kryz o przelocie 50 — 850 mm, wbudowanych w rury o średnicy 100 — 1 000 mm średnicy, przyczem przetłaczano powietrze wentylatorem w ilości do 10 000 m³/godz.

Praca znacznie się przeciągała[14]), Było jak zwykle wiele trudności organizacyjnych, np. w przewożeniu przyrządów przez ówczesną granicę, ale — co było najgorsze — okazała się niezgodność dysz między sobą, t. zn. jeżeli się dla jednej przyjęło $\alpha = 0'96$, to dla szeregowo wbudowanej drugiej otrzymywało się np. $\alpha = 0'99$. Jakob, — który równocześnie pracował wówczas nad bardzo trudnym problemem ruchu ciepła przy skraplaniu się pary, szczególnie przegrzanej, — wysunął więc tezę, że α musi jeszcze zależeć i od liczby Reynoldsa (Re). Ale jak? Chcąc rozszerzyć zakres obserwacji, pocechował jedną dyszę przy bardzo dużym przepływie rurką Pitota — pomysł pomiarowo słaby a w skutkach fatalny, mimo zresztą bardzo starannego wykonania: otrzymał bowiem wartość na α o wiele za dużą i musiał potem przyjąć dla funkcji $\alpha = f(Re)$ krzywą, jak na rys. 11.



Rys. 11.

Gdy wreszcie w r. 1929 ukazała się drukiem powyższa praca[15]), podająca w wykresach zależność $\alpha = f(m, D, Re)$, została ona odrazu za

[9]) Z d V d I. 1922, str. 178.

[10]) Z d V d I. 1912, Nr. 16, oraz Forschungsheft 131.

[11]) J. Nikuradse rozszerzył w 1933 r. zależność $\lambda = f(Re)$ również na rury szorstkie, Forschungsheft 361.

[12]) Z d V d I. 1924, str. 581 oraz Forschungsheft 267.

[13]) Komisja ta „pośpieszyła się" i wydała już w r. 1926 odnośne „Regeln", przyczem Jakob podał prowizorycznie dla kryz wartości α zależne tylko od m i D, odbiegające zresztą od późniejszych liczb Wittego.

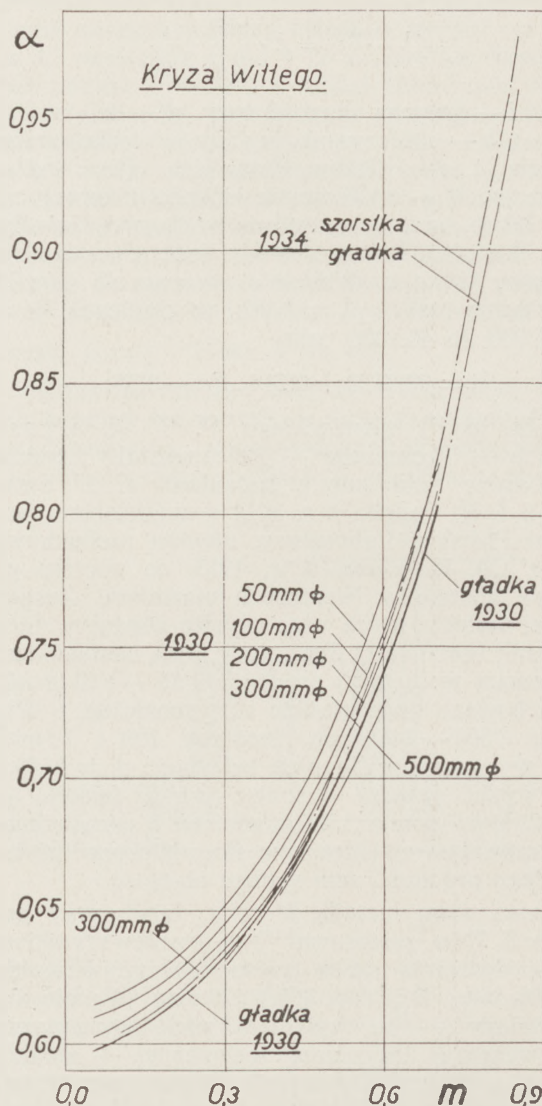
[14]) W tym samym czasie W. Pflaum na Politechnice gdańskiej, z zasiłku firmy Siemens & Halske, badał kryzy dla przepływu pary wodnej o ciśnieniu 12 atm, stosując rury o średnicy 50, 80 i 100 mm, — uzupełniając więc niejako badania Jakoba w kierunku pary, a kontynuując dawne badania Bendemanna z 1909 r. Mierzył on, podobnie jak Spitzglass, ciśnienie wzdłuż rury w sześciu miejscach przed i za zwężką, przyczem miał dużo kłopotów z pomiarem małych różnic ciśnienia, a to wskutek napięć powierzchniowych cieczy w atmosferze pary. Pflaum wyznaczył przedewszystkiem liczbowo wartości $\alpha = f(m)$ dla $m = 0'12$ do 0'622, wartości odbiegające nieco od wyników innych badaczy dla gazu i wody, przyczem stwierdził zależność α od średnicy rury, co jednak zanikało dla $D > 500$ mm. Ponieważ operował wartościami powyżej R - granicznego (jak niżej), — przy ciśnieniu 3—11 atm oraz przegrzaniu 45° C, — więc nie znalazł zależności α od stanu pary. Stosował już korekturę ε, uwzględniającą ekspansję gazu (jak niżej). Badał też wpływ grubości kryzy. Forschungsheft 298 z r. 1928.

[15]) Z d V d I. 1929, str. 935 oraz Forschungsheft 311.

atakowana z powodu ostatniego impasu. P. H. Müller i H. Peters[16]) z „Kaiser Wilhelm Institut für Strömungsforschung“ w Getyndze wyznaczyli zależność α — dyszy od Re dla wody (łatwy a dokładny pomiar!) i uzyskali zależność inną niż Jakob, a wrysowaną w rys. 11.

Nieomal równocześnie[17]) wystąpił na widownię po raz pierwszy Dr. fil. R. Witte, kierownik laboratorjum kontroli ruchu zakładów chemicznych w Oppau, jednej z fabryk potężnego koncernu niemieckiego „Interessengemeinschaft der Farben-Industrie A. G.“, znanego w skrócie jako „I. G.“. W zakładach tych już od 1913 r. — o czem szerszy ogół nie wiedział — stosowano zwężki o przekroju według profilów podanych w 1910 r. przez F. Lappe'go (przerobione modele Weissbacha z połowy 19-go wieku) i to w dużej ilości. Zakłady dla produkcji związków azotowych w Oppau miały w 1928 r. wbudowanych dla codziennych pomiarów 155 zwężek dla pary, przy produkcji 8 500 tonn pary dziennie, 58 dla wody, zaś około 230 dla gazu (przy produkcji 11 miljonów m^3 gazu dziennie), i to w szerokich granicach stosowania np. dla ciśnień do 240 atm lub dla rur gazowych o średnicy 1 600 mm. Dla zakładów w Oppau i Leuna, które są w dziale związków azotowych około sześć razy od pierwszych większe, wykonano w pięciu latach (do 1928 r. około 5 000 zwężek i na nich opierało się całkowite bilansowanie energji.

Długi czas przyjmowano α zależnie tylko od m, jednak przy kontrolnych przeliczeniach objętości z reakcji chemicznych albo przy sumowaniu pomiarów okazywały się odchyłki, wynoszące 1—3%. Wobec tego powstała potrzeba generalnego sprawdzenia. Dla wody przeprowadzono pomiary na rurach o średnicy 50—500 mm na wielkiej siemensowskiej stacji cechowniczej „Wernerwerk“ w Berlinie, dla pary zaś o ciśnieniu 4 do 40 atm na tychże samych rurach w Leuna, przyczem skraplano ją w kondensatorach trzech turbin o mocy $3 \times 8\,500$ kW. Pomiary wykonano z odchyłkami ± 0'5%[18]). Wykazały one zupełną zgodność α dla wody i pary. Wobec tego przyjęto wyniki za ważne i dla przepływu gazu. Wzorując się na Hodgsonie (jak niżej, zobacz też notatkę Z d V d I 1922, str. 943) uzależniono α od Re. Powyżej pewnej granicznej wartości Re jest α dla dyszy Wittego stałe, zależne już tylko od m, dla kryzy — szczególnie przy małej średnicy — zależne nadto od średnicy rury (rys. 12). Witte porównał dyszę I. G. z dyszą Prandtla, przy jednakowem m, rys. 7 b, i stwierdził, że dla pierwszej jest α stałe, 0'993 (powyżej granicznego Re), natomiast dla drugiej jest α zmienne = = 0'99 — 0'97, zależnie od Re, — co jej wartość przemysłową znacznie obniża. Ważnem było również podanie przez Witte'go na podstawie badań I. G. oraz Spitzglassa związku między ciśnieniem p istotnie mierzonem jako różnica w rogach z obu stron zwężki, a ciśnieniem p', które należałoby użyć do obliczenia, rys. 13 a. Spiętrzenie przed zwężką wynosi około 0'45 ciśnienia odpowiadającego prędkości dolotu. Rys. 13 b podaje dla przykładu procentowe wartości —



Rys. 12.

w odniesieniu do p — na spiętrzenie a przed dyszą i na „wsteczne“ spiętrzenie b za zwężką. Ich różnica zniekształca wartości α, obliczone np. teoretycznie. Wykres powyższy i podany przez Wittego analogiczny wykres dla kryzy pozwalają przeliczać wyniki różnych badaczy między sobą.

Pozatem w latach 1928—1930 przeprowadzono w Leuna badania wpływu na dokładność pomiaru kolan i wentyli, wbudowanych w nieodpowiednich odległościach przed lub za zwężką. Wyniki są szczegółowo podane w normach. Na ten szczegół zwraca się z reguły zamało uwagi przy pomiarach przepływu[19]).

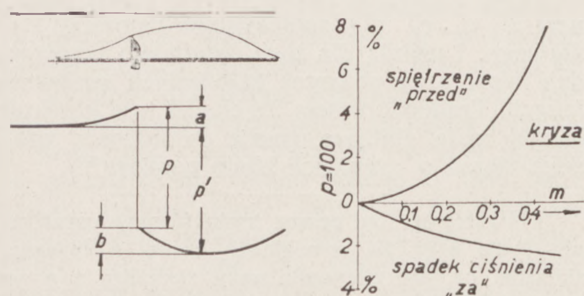
[16]) Z d V d I. 1929. Nr. 27.

[17]) Z d V d I. 1928. str. 1493.

[18]) Ustalanie odchyłek, t. zw. tolerancyj, jest największą zaletą wydanych norm. Tolerancja — to granica naszych dzisiejszych wiadomości o przebiegu przepływu.

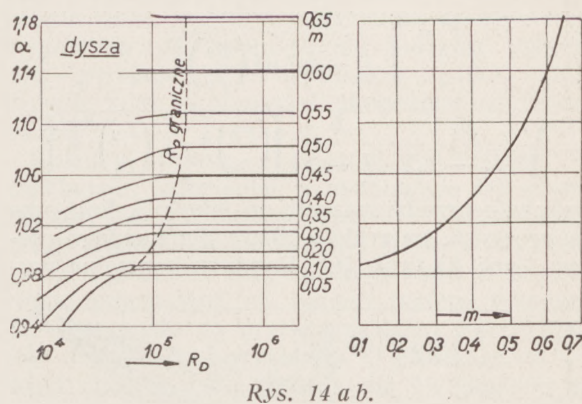
[19]) Porównaj: A. Richter-T. Dryś: „Badania nad dokładnością mierzenia gazu ziemnego rurkami Pitota“ — Przemysł Naftowy 1935. Nr. 2.

Witte, rozporządzając tak olbrzymiem doświadczeniem, nadał naturalnie decydujący ton obradom komisji dla opracowania przepisów dla pomiaru przepływu zapomocą normowanych dysz i kryz, która to komisja dotąd oczekiwała tylko na wyniki prac Jakoba. Wydane więc z opóźnieniem w r. 1930 przepisy, doczekały się szybko drugie-



Rys. 13 a b.

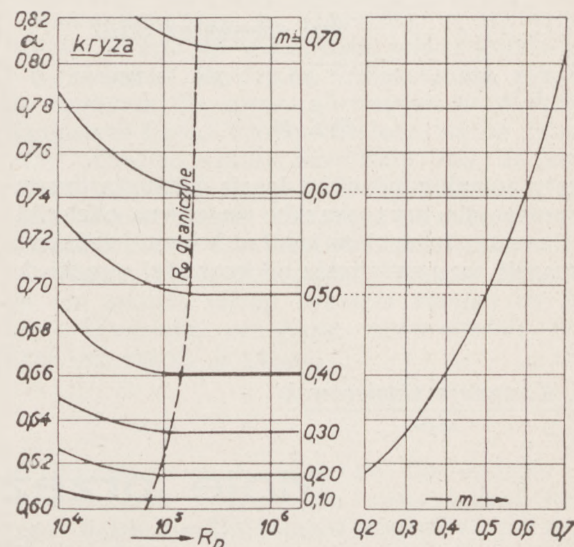
go wydania w 1932 roku, trzeciego z końcem 1935 r.[20]). Odnośne zwężki zostały na zjeździe w Medjolanie w r. 1932 względnie w Sztokholmie w 1934, uznane jako międzynarodowe ISA, oraz IEC.[21]). Jako dyszę normalną, DIN 1930, przyjęto w nich skróconą dyszę Witte'go, dawną IG, rys. 7 b, gdyż nietylko jest krótsza, łatwiejsza w wykonaniu, dowolna w wyborze *m*, ale okazało się, że w dużym zakresie nie zależy jej spółczynnik α od *Re*, rys. 14 a b. Dla kryz analogiczny związek przedstawia rys. 15 a, b, przyczem zależność μ, tem samem α, od małych średnic uwzględnia osobna korektura, zgodna z rys. 12. Ma ona podwójną przyczynę: dla małej średnicy występuje silniej tarcie medjum o ściankę rury, gdyż jej szorstkość zmienia kształt t. zw. pagórka prędkości z paraboidalnego na bardziej stożkowaty, następnie krawędź wlotowa kryzy jest przy małej średnicy niedostatecznie ostra. Pozatem powyżej *Re* granicznego jest i tutaj α stałe, zależne już tylko od *m*.



Rys. 14 a b.

Dla medjum gazowego okazała się potrzeba wprowadzenia jeszcze jednego spółczynnika ε we wzorze $V = \alpha \, \varepsilon \sqrt{2 g h}$.

Uwzględnia on ekspansję gazu. Dla nieściśliwej cieczy $\varepsilon = 1$. Mianowicie już Kretschmer[22]) —



Rys. 15 a b.

możliwe, że w poszukiwaniu przyczyny niezgodności pomiarowych w Völklingen — przy których współpracował z Jakobem — zwrócił uwagę na konieczność uwzględnienia znanych równań Saint Venanta i Wentzla[23]) przy obliczaniu prędkości

[20]) Drugie wydanie: „Regeln für die Durchflussmessung mit genormten Düsen und Blenden“ — DIN 1952, Berlin 1932. Na nich opierają się wydane w 1932 roku przez odnośną komisję III — Zjazdu Naftowego a ogłoszone drukiem w „Przemyśle Naftowym“ we Lwowie „Normy mierzenia przepływu gazu ziemnego“, oraz wydana w 1935 r. nakładem Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich w Warszawie broszura Inż. R. Dobrowolskiego p. t. „Przepływ par i gazów przez znormalizowane dysze i kryzy“. Dla celów hutniczych wydała „Wärmestelle des Vereines Deutscher Eisenhüttenleute“ w Düsseldorfie również oparte na tych normach, odnośne komunikaty dla zwężek, Nr. 156, 167 i 180 z r. 1932/33.

Trzecie wydanie, na nowo opracowane: „Regeln..... VDI — Durchflussmesserregeln“. DIN 1952. Berlin 1935. Oddzielono w nich „Regeln“ dla unormowanych profili od „Richtlinien“, które podają wskazówki przy odchyłkach w profilach oraz przy nieprzepisowem osadzeniu zwężek. Te ostatnie ułatwiają stosowanie zwężek w praktyce, gdzie wymagania dokładności są mniejsze, ale określone. W trzecim wydaniu zarzucono całkowicie już dyszę z 1912 r.

[21]) ISA — skrót „International Federation of the National Standardizing Associations Comittee“. — IEC — skrót — „International Electrotechnical Comission“.

[22]) Z d V d I. 1926. str. 980.

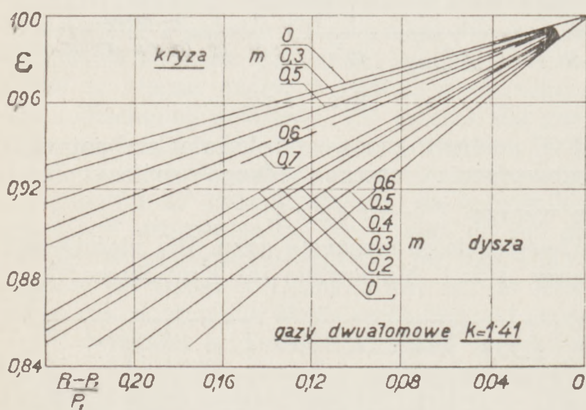
[23]) Wzór ten, uwzględniający adjabatyczną ekspansję gazu w zwężce, rozwinął Hinz w szereg, przyczem okazało się, że dla powietrza ($k = 1{'}4$) dalsze człony liczbowe szeregu (zawierające wyrażenia: 7—5 *k*) zbliżają się do zera, tak, że przy błędzie obliczeniowym ± 0'5% pozostaje ostatecznie podstawą formuła, lansowana w „Regeln 1926“, w której jednak gęstość gazu należy obliczać dla temperatury przed zwężką a ciśnienie za zwężką. Sama dysza Hinza mało się różni profilem od dyszy Witte'go (Wärmestelle Düsseldorf — komunikat 76, str. 417) — ale brak większej liczby doświadczeń.

gazu, co ze swej strony uzupełnił, uwzględniając dla przepływu w rurze istnienie prędkości początkowej. Wyprowadzony stąd wzór na ε nie jest najprostszy.

$$\varepsilon = \sqrt{\frac{1 - m^2 \mu^2}{1 - m^2 \mu^2 \left(\frac{p_2}{p_1}\right)^{\frac{2}{k}}}} \cdot$$

$$\sqrt{\frac{p_1}{(p_1 - p_2)} \cdot \frac{k}{(k-1)} \left[\left(\frac{p_2}{p_1}\right)^{\frac{2}{k}} - \left(\frac{p_2}{p_1}\right)^{\frac{k+1}{k}}\right]}$$

Graficznie przedstawia się on jako pęk linij prawie prostych, naturalnie różny dla każdego medjum (inne *k)* (rys. 16). Pomiary kontrolne wy-



Rys. 16.

kazały jednak zgodność z teorją tylko dla dyszy, natomiast dla kryz okazały się pewne odchyłki, co tłumaczą istnieniem jeszcze bocznej, radjalnej ekspansji gazu na drodze od krawędzi zwężki do najwęższego przekroju strugi. Dlatego też w normach krzywe ε dla kryz i niektórych medjów, względnie tylko niektórych wartości *m*, są w odnośnej figurze kreskowane, jako tylko szacowane, a nie wyznaczane doświadczalnie [24]).

Powyższa promieniowa ekspansja jest naturalnie przedmiotem osobnego zainteresowania teoretyków [25]), którzy przyjęli, że ε jest iloczynem $= \varepsilon_0 \cdot \varepsilon_r$ t. j. spółczynnika osiowego i radjalnego, i usiłują dla tego ostatniego wyprowadzić wzór przy pewnych założeniach upraszczających. Trudność w tem, że chodzi tu o korekturę bardzo małą, zbliżoną prawie do jedności, leżącą więc nieraz w granicach błędu pomiaru [26]).

[24]) Występuje stąd pewna trudność przy opracowaniu ε dla kryz dla specjalnych gazów o zmiennym składzie, np. dla mieszanin gazu ziemnego z powietrzem (przy różnym jeszcze dodatku gazolin) lub dla gazu świetlnego względnie koksowego. Doświadczalnie mamy wyznaczone ε tylko dla $k = 1{'}41$ oraz $= 1{'}31$. Dla innych k trzeba wartości ε graficznie interpolować. Trzecie wydanie niemieckich norm dla pomiaru przepływu podaje obok wykresów, jak rys. 16, jeszcze wykres Wittego, w którym ε jest funkcją wyrażenia $(p_2/p_1)^{1/k}$.

[25]) G. Ruppel. Technische Mechanik und Thermodynamik. 1930, str. 151. — R. Witte. Forschung auf dem Gebiete des Ingenieurwesens. 1931, str. 245.

[26]) Ostatnio Rabouchinsky i Demtchenko w Paryżu mieli podać ścisłe obliczenie, o ile się zmierzy w analogicznem zjawisku potencjał elektryczny dla przepływu prądu w jakimś elektrolicie wzdłuż pewnej określonej krzywej. — Notatka Busemanna. — Forschung 1933, str. 185.

C. d. n.

Inż. Kazimierz Gąsiorowski
Lwów

Moje przeżycia naftowe

Ciąg dalszy.

Wracając z powrotem na ciaśniejsze pole Borysławia muszę kilka słów poświęcić przemysłowcom woskowym. Byli to ludzie bezwzględni, ale o dużej inteligencji. Takie typy jak Izrael Liebermann, Józef Liebermann, Mojżesz Icek Korhaber, Leizor Becher, Markus Pomeranz nie były zwykłemi małomiasteczkowemi typami. Wówczas pracował także w Borysławiu jako przemysłowiec woskowo - naftowy Lipe Schutzmann, który pracuje do dnia dzisiejszego na tem polu i zdobył sobie uznanie jako poważny przemysłowiec naftowy.

*

Już tutaj podniesiono, że stosunki robotnicze były jaknajgorsze. Pomieszczenie dla robotników dawało jedynie Towarzystwo Compagnie commerçiale française na Wolance.

Aż do wejścia w życie ustawy z dnia 17 grudnia 1884 r. nie mieli robotnicy żadnego ubezpieczenia. Dopiero po wejściu w życie tejże ustawy z końcem lat osiemdziesiątych, utworzono na kopalni Galic. Banku Kredytowego kasę bracką, która miała na celu udzielanie pomocy robotnikom i ich rodzinom na wypadek choroby, wypadku lub niezdolności do pracy. Instytucja ta, ograniczająca swoją działalność li tylko do robotników Galic. Banku Kredytowego, nie była wielka, a jednak wypełniała ona swoje zadanie w całej pełni. W kilka lat zakupiła ona dom z ogrodem, który przerobiono na szpital i wypełniała przytem wszystkie swoje świadczenia, a kontrolowane bilanse asekuracyjno - techniczne udowadniały, że i w przyszłości wszystkim tym świadczeniom sprostać będzie w stanie. Opłaty wynosiły 4% wypłacanego zarobku, z których

2% opłacali robotnicy, a 2% pracodawcy. Koszty administracyjne były bardzo niskie, wszystkiego był jeden tylko płatny funkcjonarjusz ze stałemi poborami, który prowadził całą manipulację i rachunki.

Mogło się to dziać tylko naskutek pomocy ze strony urzędników kopalni, w szczególności księgowego i kasjera, którzy pełnili poruczone im funkcje wypłat i kontroli rachunków zupełnie bezinteresownie. Mam wrażenie, że w każdem przedsiębiorstwie znalazłaby się i teraz grupa ludzi, któraby dla dobra pracowników w tem przedsiębiorstwie pracujących, zechciała poświęcić swój czas i doświadczenie, w celu ulżenia doli pracowników. Jestem zdania, że cele takie najlepiej spełniać mogą instytucje rządzące się autonomicznie, naturalnie nie uważam za odpowiednie, ażeby one nie podlegały rozumnej i energicznej kontroli władzy, przeciwnie domagam się pod tym względem takiej silnej kontroli, ale inną rzeczą jest kontrola, a inną poddanie całego prowadzenia agend w ręce biurokracji ubezpieczeniowej, która nieprędko u nas dojdzie do zrozumienia, że jest dla społeczeństwa, a nie społeczeństwo dla niej, a prócz tego jest kosztowna i pochłania u nas, po wielkiej reformie scalenia ubezpieczeń, około 30% dochodów. Wiele zatem pozostaje dla ubezpieczonych?

Wspominając tu o Kasie brackiej Galic. Banku Kredytowego, muszę podnieść zasługi skromnego jej pracownika, doktora D. Bermanna. W każdej chwili dnia, czy śnieg, czy deszcz, czy zimno lub gorąco, można było spotkać na „drogach“ borysławskich jego zgiętą postać, siedzącą na wózku, którym dojeżdżał do chorych, wszędzie wnosząc troskliwą opiekę, wykonywaną z zapałem i lecząc z pomyślnym skutkiem pod jego opiekę uciekających się pacjentów. Wszyscy zatem mieli go we wdzięcznej pamięci.

*

Jeszcze przed kreowaniem Kasy brackiej na kopalniach Galic. Banku Kredytowego widziałem na kopalniach, nienależących do Compagnie commerçiale française i Galic. Banku Kredytowego, złe skutki rabunkowego systemu eksploatacji, które miały wyraz w ogromnej ilości wypadków, częstokroć śmiertelnych, których przyczyna leżała w zupełnej zależności, a wskutek tego demoralizacji tak zwanych kierowników, zależnych nietylko od właściciela, ale także od t. zw. kasjera szybowego. Starałem się przeto ażeby na te stanowiska mogli się dostawać ludzie z pewną ambicją i wskutek tego większą odpornością wobec tych czynników, które kopalnictwo woskowe zaprowadziły na manowce gospodarstwa rabunkowego. Myślałem o utworzeniu szkoły górniczej, której wychowankowie, jako wyszli z pod wpływu elementów nauczycielskich, widzących zło, jakie opanowało kopalnictwo woskowe, lepiejby się nadawali do reformy tegoż, jak obecne czynniki, niby to kierownicze, w bardzo poważnej części pochodzenia obcego.

Rozmawiałem na ten temat z doktorem Wiktorem Lechowskim, znanym działaczem społecznym w Drohobyczu. Po kilku takich rozmowach postanowiłem założyć w Borysławiu taką szkołę górniczą. Lokal dostałem od dyrekcji kopalń Galic. Banku Kredytowego, do wykładów fachowych uzyskałem pomoc kolegów inżynierów - górników, a do wykładów ogólno - kształcących kilku profesorów gimnazjum w Drohobyczu.

Koledzy górnicy, z którymi podzieliliśmy się wykładami fachowemi, a mianowicie inż. Erazm Barącz, inż. Endemann, komisarz Urzędu górniczego Adolf Weber i Tadeusz Harajewicz, pełnili swoje obowiązki zupełnie bezpłatnie, a profesorowie gimnazjalni za bardzo małem wynagrodzeniem, mało co przekraczającem zwrot kosztów dojazdu do Borysławia. O pieniądze na wydatki, chociaż małe, postarał się wymieniony powyżej dr. Wiktor Lechowski, głównie z Drohobyckiego Towarzystwa Zaliczkowego, którego był prezesem. I tak w r. 1886 w październiku otwarta została szkoła górnicza w Borysławiu. Nauka wynosiła dwa lata, z których pierwszy rok poświęcony był głównie wykształceniu ogólnemu, drugi rok wykształceniu fachowemu.

Rzecz naturalna, że wiadomość o otworzeniu szkoły dotarła do wiadomości władz górniczych i ówczesnego Wydziału Krajowego, a głównie do referenta dla spraw górniczych w Wydziale Krajowym Leona Syroczyńskiego, na co zresztą przy otwarciu szkoły liczyliśmy, tak, że mniej więcej po dwóch latach zamienić mogłem z wielkiem zadowoleniem subwencję, otrzymywaną za pośrednictwem dr. Wiktora Lechowskiego, na subwencję, którą wyznaczał Wydział Krajowy. W ten sposób szkoła przeszła niejako na etat tego Wydziału, uzyskując równocześnie tytuł krajowej szkoły górniczej.

*

Tymczasem w r. 1894, po dowierceniu się w głębszych horyzontach znaczniejszej ilości ropy, fizjonomja Borysławia zaczęła ulegać przemianie. Wosk ziemny walczył z trudnościami wydobycia, manifestującemi się coraz to wyższemi kosztami produkcji — przyszłość Borysławia uwidoczniała się coraz to bardziej w widnokręgu kopalnictwa naftowego. Pęd chętnych do poszukiwań za naftą zwracał się ku Borysławiowi, toteż Wydział Krajowy, który utrzymywał szkołę wiertniczą w Wietrznie koło Dukli, zwinął ją w roku 1897 i złączył ją ze szkołą górniczą w Borysławiu, zmieniając nazwę tej na szkołę górniczo - wiertniczą, przyczem ustanowiono już stałych nauczycieli. Pierwszym z nich dla nauki wiertnictwa był inż. Stanisław Nowak. Po nim nastąpili inżynierowie Robert Breitenwald, Kazimierz Miński i Kazimierz Broniowski. Ten ostatni dla działów górnictwa. Dyrekcja, którą sprawowałem bezpłatnie aż do czasów odejścia mojego z Borysławia w roku 1903, spoczywała w moich rękach — oddałem ją przy odejściu w ręce Kazimierza Szumskiego, dyrek-

tora kopalń Banku dla krajów koronnych, jako mojego następcy.

Po moim wyjeździe z Borysławia w r. 1910, z powodu braku zgłaszających się, zniesiono kurs górniczy. W r. 1913, po śmierci dyrektora Kazimierza Szumskiego objął dyrekcję, już jako etatowo urzędujący dyrektor, inż. Kazimierz Miński, który do dnia dzisiejszego pełni te obowiązki.

Ponieważ w międzyczasie ujawniała się słuszna tendencja, ażeby kierownictwo kopalń naftowych oddać w ręce bardziej fachowo wykształconych, głównie inżynierów, a równocześnie ujawniały się niedomagania fachowe wiertaczy, zmieniono w r. 1928 szkołę wiertniczą, która dawała prawa uzyskania, po złożeniu odpowiedniego egzaminu, kierownictwa kopalń naftowych, na szkołę wiertaczy dla kopalń nafty.

W historji życia naftowego szkoła, o której była mowa, odegrała pewną rolę, gdyż w ciągu tego blisko 50 letniego okresu czasu, przeszło 400 elewów tejże szkoły uzyskało stanowiska kierowników kopalń.

*

Z przedstawionych w powyższym opisie stosunków w Borysławiu wynika, że stosunki robotnicze były jaknajfatalniejsze. Brak odpowiednich mieszkań robotniczych zmuszał robotników do szukania pomieszczenia w izbach odstępywanych na ten cel przez wymienionych wielokrotnie „kasjerów“ szybowych. W izbach takich, naturalnie w odpowiednio niechlujnym stanie się znajdujących, po kilkunastu robotników znajdowało nocleg i dach nad głową. Wśród takich stosunków demoralizacja, podsycana licznemi szynkami, szerzyła się w każdym kierunku.

Za inicjatywą dyrektora kopalń Compagnie commerçiale française, Gustawa Platza, wybudowano na parceli, darowanej przez tę firmę w Tustanowicach na Wolance, drewniany kościółek, który umożliwiał przyjeżdżającym w niedzielę i święta rzymsko-katolickim księżom odprawianie nabożeństw, tak, że walka z szerzącą się demoralizacją mogła być prowadzona nietylko pod egidą cerkwi grecko - katolickiej w Borysławiu, ale także i z drugiego ośrodka moralności chrześcijańskiej, t. j. wymienionego kościoła

Z biegiem czasu, szczególnie po utworzeniu się w Borysławiu nowego ośrodka przemysłu naftowego, okazał się kościółek ten za szczupły, tak że kilku ludzi dobrej woli, pomiędzy nimi i ja, zaczęliśmy myśleć o budowie większego murowanego kościoła, któryby mógł potrzebom ludności zadosyć uczynić.

Około r. 1895 zawiązał się komitet pod mojem przewodnictwem i zastępcą dyrektorem Kazimierzem Szumskim, który postanowił myśl tę przeprowadzić. Robotnicy i urzędnicy obydwóch kopalń wosku, t. j. Galic. Banku Kredytowego i Compagnie commerçiale française składali na cele budowy po 1% swoich zarobków.

Subskrypcja ta była bardzo energicznie wykonywana w sposób, który u nas w niepodległej Polsce stosowano przy subskrypcji pożyczki narodowej. Wspominam o tem dla zaznaczenia, że niema nic nowego na świecie.

Rozwijające się po roku 1894 kopalnictwo naftowe składało się również na budowę kościoła, ale lwią część wydatków na ten cel ponieśli robotnicy i urzędnicy wymienionych kopalń wosku.

Gdy się zgromadziły odpowiednie fundusze, przystąpiono w roku 1901, na podstawie planów inż. architekty Majerskiego z Przemyśla, do budowy kościoła, która została ukończona w roku 1904, a poświęcenia dokonał, w dniu św. Barbary t. j. 4 grudnia 1904 ks. biskup sufragan Karol Fischer z Przemyśla, w przeszło rok po mojem ustąpieniu z Borysławia. Wewnętrzne urządzenie kościoła, jakoteż wbudowanie dzwonów przeprowadzone zostało, w bardzo znacznej części, przez przedsiębiorców naftowych i tak np. główny ołtarz ufundowany został przez Władysława Długosza i Stanisława Bogusza.

Jeszcze w czasie, gdy istniał tylko drewniany kościółek, nadała w roku 1898 kurja biskupia w Przemyślu, stałego księdza, jako ekspozyta, który sprawował obowiązki do kwietnia 1905 r. Pierwszym proboszczem ustanowionej w r. 1931 parafji był ks. Andrzej Osikowicz. Parafja nosi nazwę borysławskiej, a to z przyczyny, że w r. 1931 utworzono wielki Borysław, włączając do niego Tustanowice, Mraźnicę, Hubicze i Banię Kotowską. Wspomnieć tu należy o bardzo efektownej polychromji kościoła, wykonanej przez profesora Akademji Sztuk pięknych w Krakowie Antoniego Procajłowicza.

*

W jesieni w r. 1903 opuściłem Borysław. Przedemną opuścił stanowisko męża zaufania Galic. Banku Kredytowego Leonard Wiśniewski, którego następcą został Stanisław Moraczewski. Dyrekcję po mnie objął inż. Maurycy Weber, który aż do dnia wstąpienia do służby państwowej w r. 1908 sprawował te obowiązki. Po nim przez krótki czas był dyrektorem inż. Feliks Drobniak.

Jeszcze w czasie mojego urzędowania starano się zawierać bliższe stosunki z Zarządem kopalń Banku dla Krajów koronnych, następcy Compagnie commerçiale française. Spłacenie długów Galic. Banku Kredytowego, przypadających na kopalnie wosku ziemnego tegoż Banku, wobec tego, że kosztów eksploatacji nie można było pomniejszyć i nadwyżek użyć na pokrycie długów, było niemożebne, toteż po kilku latach dalszych prób, odstąpiono kopalnie Galic. Banku Kredytowego Bankowi dla Krajów koronnych. Wspólnym dyrektorem został radca górniczy Kazimierz Szumski.

Po wojnie światowej nabyła wszystkie kopalnie, należące do Banku dla Krajów koronnych, w Borysławiu jak i w Dźwiniaczu, grupa reprezentowana przez Arpada Csonkę, w której rękach znajdują się kopalnie do dnia dzisiejszego. Mimo jednak zmonopolizowania niejako całego przemysłu woskowego, produkcja wosku ziem-

nego się nie podnosi, a to z powodu artykułów skutecznie z woskiem ziemnym konkurujących, tak, że spadła ona w niektórych latach do 1/6, nawet poniżej 1/10 produkcji przedwojennej. Ostatnie cyfry produkcji od r. 1928 przedstawiają się w sumie z Borysławia i Dźwiniacza jak następuje:

rok	1928	produkcja	77 wagonów
„	1929	„	83 „
„	1930	„	90 „
„	1931	„	26 „
„	1932	„	58 „
„	1933	„	36 „
„	1934	„	15 „

Pragnąłbym kilka słów poświęcić możliwości rozwojowej kopalń wosku w Borysławiu. Bez wątpienia złoża woskowe nie zostały wyeksploatowane i w razie zmiany konjunktury handlowej, t. j. większego zbytu, można produkcję wosku ziemnego wielokrotnie powiększyć, ponieważ jednak większa część starych szybów została zrujnowana i woda szutrowa dostała się w podziemia, musiałaby być w razie lepszej konjunktury podjęta na wielką skalę akcja odwodnienia tegoż podziemia, coby mogło najlepiej przeprowadzić jedno silne kapitalistycznie przedsiębiorstwo. Wtedy mogłyby zaistnieć warunki, któreby się przyczyniły także do znacznego obniżenia kosztów produkcji. Akcja taka musiałaby objąć, jeżeliby miała być w całem tego słowa znaczeniu celową, wszystkie opuszczone kopalnie w Borysławiu.

*

W ostatnich dniach mojego pobytu w Borysławiu urządzili moi koledzy po fachu, górnicy, wieczorek ku mojej pamięci. Na nim wręczyli mi upominek zaopatrzony 20-tu podpisami inżynierów górniczych z Borysławia i Drohobycza.

W krótkim czasie po moim przyjeździe do Lwowa kilku panów z przemysłu naftowego przyniosło mi pamiątkę zaopatrzoną podpisami osób pracujących w przemyśle naftowym i z towarzystwa w Drohobyczu. Podpisów jest 80. Upominki te, budząc we mnie wspomnienia przeżytych czasów, podczas których miałem sposobność z temi osobami bądźto towarzysko, bądź też fachowo współdziałać, są dla mnie cenną pamiątką i dowodem uznania dla moich zamiarów, które widocznie uznawano za dobre.

C. d. n.

DROGI — MOTORYZACJA — PALIWO

W niniejszym przeglądzie prasy omawiamy szereg artykułów poruszających najważniejsze zagadnienia motoryzacyjne i drogowe z końca roku 1935. Na szczególną uwagę zasługuje sprawa doraźnego zwiększenia ilości samochodów, bądź drogą produkcji krajowej, bądź też importu, względnie zakładania w kraju montowni fabryk zagranicznych.

Artykuł p. t. **„Czy zwrot zasadniczy w polityce motoryzacyjnej“**, zamieszczony z końcem roku 1935 na łamach *„Codziennej Gazety Handlowej“*, jest wyrazem pewnego optymizmu względem zaczątków akcji motoryzacyjnej w Polsce, równocześnie jednak przynosi ocenę krytyczną wyników, dotąd osiągniętych, widząc w owych wynikach jedynie „płomyki lepszej przyszłości“.

Utworzenie międzyministerjalnej komisji dla spraw motoryzacji Kraju jest bezwątpienia faktem dodatnim i ważnym na tle dotychczasowego zastoju. Niewiadomo jeszcze, czy owa komisja zdoła sprowadzić zasadniczy zwrot w rozwoju stosunków komunikacyjnych; kompetencje jej nie zostały dotąd ustalone — można jednak przewidywać, że kompetencje te nie ograniczą się do działalności opinjodawczej i doradczej i umożliwią jej pracę konkretną. Komunikat urzędowy głosi, że celem nowoutworzonej międzyministerjalnej komisji dla spraw motoryzacji kraju jest „zapewnienie jednolitej polityki“ w dziedzinie motoryzacyjnej oraz „przygotowywanie wniosków i projektów rozporządzeń“. Sfery rządowe dążą zatem do skonkretyzowania i do jednolitego powiązania rozmaitych projektów motoryzacji kraju, zwłaszcza, że projekty owe zostały już należycie przedyskutowane przez Izby Przemysłowo Handlowe, przez Państwową Radę Komunikacyjną i przez poszczególne organizacje gospodarcze i mogą tensamem wejść w fazę urzeczywistniania.

Utrudnieniem działalności Komisji Międzyministerjalnej może stać się zależność jej od kilku naraz ministerstw. Pewien wpływ, hamujący pierwsze prace Komisji Międzyministerjalnej, mogą wywrzeć również urzędy administracyjne, które „zapewne nie będą chciały łatwo pozbyć się swych kompetencyj“. Trudności te nie powinny jednak umniejszać nadziei, jakie społeczeństwo wiąże z faktem utworzenia nowej placówki dla spraw motoryzacji kraju.

Drugiem wydarzeniem, zwracającem ku sobie uwagę opinji publicznej, jest rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 28 września 1935 o udzielaniu koncesji na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych. Rozporządzenie to ustala w ogólnych zarysach warunki, na jakich może być udzielona koncesja na wyrób samochodów oraz podwozi, nie wprowadza jednak uprawnień zasadniczo nowych dla Ministra Przemysłu i Handlu.

Wpływ znormalizowania warunków otrzymywania koncesyj — na rozwój polskiego przemysłu samochodowego, jak również na rozwój

montowni samochodów zagranicznych, stanie się realny i korzystny z chwilą, gdy poniechana zostanie polityka trudnych warunków koncesyjnych, gdy zwłaszcza kapitaliści zagraniczni doznają zachęty do finansowego uczestniczenia w pracach polskich.

Trzeciem wydarzeniem, które zaszło z końcem roku 1935 i które zdaje się zapowiadać zmiany istotnie konkretne w dziedzinie motoryzacji kraju, było podpisanie umowy handlowej kompensacyjno-clearingowej między Polską i Niemcami i przyznanie Niemcom klauzuli największego uprzywilejowania w dziale pojazdów mechanicznych.

Polska uprawiała dotychczas prohibicyjną ochronę rynku wewnętrznego drogą „niebosiężnie“ wysokich opłat celnych za samochody importowane. (W porównaniu z innemi krajami, posiadamy rekord wysokości cen sprzedażnych na pojazdy mechaniczne, sprowadzane z zagranicy). Porównanie naszych cen sprzedażnych z cenami samochodów importowanych w innych krajach prowadzi do wniosku, iż Polska jest krajem samochodów najdroższych w całym świecie. Polityka utrudniania importu pojazdów mechanicznych wpływa niekorzystnie na całokształt spraw motoryzacyjnych, umniejsza dochody Skarbu Państwa, a pośrednio utrudnia nawet rozwój rodzimej produkcji samochodowej. Obniżenie cła, pobieranego przy imporcie wozów zagranicznych, mogłoby oddziałać ożywiająco również i na nasz przemysł.

*

Ujęcie zagadnień motoryzacyjnych zasadniczo odmienne, zabarwione sporą dozą pesymizmu co do racjonalności i skuteczności poczynań dotychczasowych, przynosi artykuł p. t. **„Sprawy aktualne“**, zamieszczony w warszawskim *„Kurjerze Porannym“* (grudzień 1935 r.). W artykule tym przeważa nad merytorycznem roztrząsaniem problemu — nastawienie polemiczne, zwrócone przeciwko ogłaszaniu prze niektóre dzienniki wiadomości, dotyczących omawianego problemu bez należytego ich zbadania i bez fachowej oceny.

Sześć spraw, względnie wiadomości aktualnych, omawianych niedawno przez prasę, wiąże się w „złoty deszcz rewelacyj motoryzacyjnych“, na który artykuł „Kurjera Porannego“ radzi spoglądać „przez okulary trzeźwości“. Są to w pierwszej mierze prace Komisji Motoryzacyjnej, dalej fakt uchwalenia przez Radę Ministrów projektu dekretu Prezydenta R. P. o premjowaniu pojazdów mechanicznych, — wiadomość o rzekomym zamiarze obniżenia prohibicyjnych stawek celnych, obejmującego również kategorję wozów o dużym litrażu, — wiadomość inna o poważnej redukcji kosztów przewozu samochodu od stacyj granicznych w głąb kraju (redukcja ta ma być raczej nieznaczna), — następnie zapowiedź obniżki cen paliwa płynnego, — wreszcie wzmianka o powstaniu towarzystwa powierniczego, za którego pośrednictwem nabywca samochodu będzie mógł, po zapłaceniu zaliczki, rozłożyć resztę należytości na długoterminowe spłaty. Artykuł, który omawiany, przestrzega przed wiązaniem zbytniej nadziei z informacjami prasowemi, odzwierciadlającemi „pobożne życzenia przemysłu naftowego oraz kupiectwa samochodowego“, — jak długo prace rządu nad regulacją cen i rozwojem krajowej produkcji pojazdów mechanicznych nie doprowadzą do wyników dodatnich i trwałych.

Realnym krokiem naprzód w dziedzinie motoryzacji kraju są niedawne prace Komisji Motoryzacyjnej nad sprawą montowni samochodów; od śpieszności tych prac zależy, czy w roku 1936 motoryzacja zyska „podstawy szersze od dotychczasowych“.

Za zmianę, niekorzystną dla postępu motoryzacji, należy uznać zmniejszenie się wpływów średniego przemysłu metalowo-przetwórczego w obrębie Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego przy Pol. Tow. Przemysłowców Metalowych. Stało się to drogą zmian personalnych: z prezydjum Grupy wyeliminowano dyr. W. Modzelewskiego, przedstawiciela przemysłu średniego, — wykluczono również inż. St Surzyckiego, który jest zwolennikiem tworzenia w kraju montowni samochodów zagranicznych. Nowy układ sił „każe spodziewać się, że problematy w jaki sposób rozwiązać motoryzację kraju nie będą grały tak silnie jak dotychczas“. Prace Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego ograniczą się prawdopodobnie do regulowania spraw pomiędzy szeregiem dostawców i jednym odbiorcą“.

*

Mniej czynników subjektywnych, więcej natomiast wiadomości przedmiotowych i konkretnych zawiera (wcześniejszy nieco) artykuł warszawskiego *„Kurjera Porannego“* o tytule **„Trzy wydarzenia“**. Artykuł ten omawia trzy fakty, natury narazie raczej prawno-organizacyjnej, mogące jednak wywrzeć wpływ silny na rozwój akcji motoryzacyjnej, — mianowicie powstanie Międzyministerjalnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju, ogłoszenie przez Ministra Przemysłu i Handlu rozporządzenia o koncesjonowaniu przemysłu samochodowego, oraz podpisanie polsko-niemieckiego traktatu handlowego. Znaczenie tych faktów zostało nieco umniejszone przez to, iż spotkały one „u samego wyjazdu z garażu bezczynności i bezhołowia znak ostrzegawczy z bardzo nieprzyjemnym napisem: redukujemy wydatki“. Trudności wstępne nie przesądzają jednak wagi, ani wpływu tych pierwszych ustaleń organizacyjnych i prawnych

Zadaniem Międzyministerjalnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju jest nietylko „rozpatrywanie koncesyj na motownie pojazdów mechanicznych“ (jak stwierdził to komunikat z posiedzenia Komitetu Ekonomicznego Ministrów), lecz nadto badanie całokształtu zagadnienia motoryzacji, przygotowywanie wniosków i projektów rozporządzeń, przedkładanie ich resortowym ministrom oraz opinjowanie spraw z motoryzacją związanych.

Komisja Międzyministerjalna urzęduje przy ministrze Komunikacji, ponieważ zagadnienia motoryzacyjne wiążą się ściśle z tym resortem, —

ma jednak prawo zapraszać na swe posiedzenia przedstawicieli resortów, niereprezentowanych w Komisji, oraz czynniki społeczno-gospodarcze. Celem Komisji jest tedy złączenie i usprawnienie wszystkich wysiłków, czynionych w dziale motoryzacji kraju — w ramach jednolitego i celowego programu działania.

Komisja Międzyministerjalna składa się z przedstawicieli czterech ministerstw, zainteresowanych bezpośrednio w motoryzacji kraju, mianowicie ministerstwa Komunikacji, Spraw Wojskowych, Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu; w skład Komisji wchodzi również przedstawiciel Komitetu Ekonomicznego Ministrów.

Przedmiotem prac Komisji Międzyministerjalnej dla Spraw Motoryzacji Kraju będzie w bliskiej przyszłości niewątpliwie:

1) sprawa koncesyj na montownie samochodowe,
2) sprawa paliwa,
3) zagadnienie podatków od samochodów,
4) zagadnienie cen samochodów i motocykli,
5) sprawa stosunku władz skarbowych do właścicieli samochodów,
6) sprawa przemysłu pomocniczego.

Rozporządzenie wykonawcze o udzielaniu koncesyj na wytwarzanie samochodów oraz podwozi samochodowych stwarza jedynie podstawę prawną koncesjonowania montowni, nie zawiera natomiast wytycznych szczegółowych dla odnośnej działalności ministerstwa Przemysłu i Handlu Przy udzielaniu koncesyj na montownie będą niewątpliwie uwzględniane nietylko momenty, związane z potrzebami kraju, lecz również warunki, które zachęcą wytwórców zagranicznych do założenia montowni w Polsce. Miejsce montowni winno być obrane w środku kraju, — działalność jej winna wspierać się o krajową produkcję pomocniczą.

Traktat polsko-niemiecki przewiduje import wozów niemieckich do Polski w łącznej ilości (w ciągu roku traktatowego): 1 000 samochodów osobowych, 750 motocykli, oraz 500 samochodów ciężarowych. Już obecnie można zauważyć znaczne ożywienie w kręgach przedsiębiorców, pragnących uzyskać przedstawicielstwo automobilowych fabryk niemieckich; powodem tego są zapewne niskie cła od wozów o małym litrażu, ustalone w tej samej wysokości, jaka obowiązuje przy imporcie wozów małolitrażowych angielskich.

*

Do minorowej tonacji, przeważającej w głosach prasy z końca 1935 roku, powraca artykuł, zatytułowany **„Motoryzacja na mieliźnie"** w nr. 349 krakowskiego *„Czasu"*. Artykuł ten zawiera — obok szeregu zajmujących uwag co do reagowania opinji publicznej na wiadomości, dotyczące wstępnych prac motoryzacyjnych — nader słuszne i cenne spostrzeżenie: stwierdza mianowicie, iż przywiązywanie nadmiernej wagi do zapowiedzi rychłej poprawy stosunków automobilowych w kraju nietylko nie zachęca do kupna samochodów i motocykli, ale przeciwnie — działa raczej odstraszająco. Ogół, przyjmujący bezkrytycznie obrazy „błogich nadziei", jakie spotkać można na łamach prasy, odkłada kupno pojazdów mechanicznych aż do chwili pojawienia się zapowiadanej „świetnej konjunktury", kiedyto będzie można

> „nabyć tanie, tańsze, niż w Berlinie, doskonałe auto, na długoterminowe raty, nalać do zbiornika taniej (40 gr. litr!) benzyny, wyjechać na zamiejską wycieczkę asfaltową autostradą.... dalekobieżną i... płacić mały podatek!".

Oczekiwaniom tym przeczą jednak coraz wyraźniejsze zapowiedzi długotrwałej „ciszy w dziedzinie motoryzacyjnej". Inicjatywa zagranicznych wytwórni samochodowych w sprawie zakładania montowni w Polsce została „zamęczona" licznemi trudnościami, stawianemi przez czynniki polskie w toku układów. Pertraktacje mają jednak toczyć się dalej, a temsamem — „są jeszcze nadzieje".

Sprawa montowni określona jest w omawianym artykule mianem „muzyki eteru", — trudno bowiem oczekiwać jej realizacji przed upływem roku. Sprawa natomiast obniżenia cła i ceny benzyny zdaje się być bliższą urzeczywistnienia, toteż ku zagadnieniom tym zwraca się uwaga ogółu szczególniej żywo. Obniżenie cła, pobieranego od importowanych samochodów o litrażu wielkim i średnim przysporzyłoby Polsce w przyszłym roku (t. j. w roku 1936 — przyp. Red.) kilka tysięcy samochodów, równie dobrych, jak krajowe, ale dużo tańszych. Nie dałyby się tu oczywiście ominąć żmudne i długotrwałe układy międzynarodowe, przygotowania owe trwałyby jednak krócej, niż budowa montowni samochodowej przez „kapitalistę zagranicznego... nie filantropa".

Projekty zniżenia cła importowego i ceny paliwa nie wywodzą się jednak z możliwości konkretnych. Opinja publiczna nie wie, czy pierwsze kroki w dziedzinie motoryzacji kraju, mianowicie rozporządzenie o montowniach i dekret o premjowaniu wozów zagranicznych, nie okażą się podobnemi do „statku na płytkiej wodzie", który więżą w miejscu „same mielizny".

*

Głęboko przemyślane wywody na temat dotychczasowego bezwładu i zastoju w dziedzinie motoryzacji naszego kraju, zawiera artykuł Dra Jerzego Kozickiego, posła na Sejm — zatytułowany **„Papierowa motoryzacja"**, a wydrukowany w nr. 260 *„Codziennej Gazety Handlowej"*. Myślą przewodnią tego artykułu jest z jednej strony wykazanie błędności metod, przy pomocy których próbowano dotąd wpływać ożywiająco na polski przemysł i handel samochodowy, z drugiej zaś strony zwrócenie uwagi ogółu na kilka ważnych postulatów, wiążących się w ogólny zarys „jasnej, konsekwentnej, nawet radykalnej polityki motoryzacyjnej".

Siła przekonywująca haseł motoryzacyjnych, wymowa liczb i zestawień statystycznych, spychających Polskę na przedostatnie miejsce wśród wszystkich krajów europejskich, które wyprzedziły nas wydatnie w powszechnym wyścigu motoryzacyjnym — słabną naskutek wielokrotnego, a zawsze daremnego powtarzania. Rozwój przemysłu samochodowego nie jest sprawą „próżności, ani snobizmu, ani luksusowego komfortu“, lecz stanowi pozycję ważną i nieomijalną we wszelkim twórczym programie postępu gospodarczego i wzrostu siły obronnej Państwa. Ważności zagadnień motoryzacyjnych nie trzeba dowodzić, ponieważ — „sprawa jest przeraźliwie jasna i nagląca“. Pomimo powszechnej jednomyślności co do potrzeby wydatnego ożywienia i usprawnienia polskiego przemysłu i handlu samochodowego — sprawa „leży“, a nawet „cofa się i kurczy“.

Ilość pojazdów mechanicznych w ruchu jest mała i corazto mniejsza; „cmentarzysko“ motoryzacyjne w naszym kraju jest dziś przyczyną trudności komunikacyjnych i gospodarczych, jutro może stać się realnem niebezpieczeństwem.

Dotychczasowa polityka motoryzacyjna okazała się niewłaściwą, chybioną i niewspółmierną z ogromem zadania. Nie można upatrywać przyczyny niepowodzeń w „magicznem słowie“: *kryzys*, ponieważ ogólne przesilenie gospodarcze nie wstrzymało rozwoju motoryzacji w innych krajach Europy. Nie można również spychać winy na zły stan dróg w Polsce, skoro ilość pojazdów mechanicznych nie wzrasta nawet w tych okręgach, gdzie drogi są dobre, lub też gdzie uległy ostatnio wyraźnej poprawie; ani na brak własnego paliwa, skoro nasza produkcja benzyny byłaby wystarczającą nawet przy spożyciu sześciokrotnie wyższem, niż obecne; — ani wreszcie na niechęć społeczeństwa, skoro „marzeniem tysięcy ludzi“ jest posiadanie własnego samochodu.

Błędność metod, stosowanych dotychczas w dziale motoryzacji kraju, polega na stałem omijaniu trudności istotnych. Trudności te wiążą się przedewszystkiem z problemem stawek celnych; nazbyt wysokie oclenie importowanych pojazdów mechanicznych osłabia wszelką inicjatywę handlową zagranicy, a dowodzi tego m. i. fakt, iż w roku 1935 sprowadzono tylko 500 pojazdów, zamiast oczekiwanych 10 000. Powtóre — „nie uczyniono dotąd nic, by zdjąć z barków automobilisty brzemię fiskalizmu i formalistyki“; stosunek władz skarbowych do nabywcy i do posiadacza samochodu umniejsza nadal prywatną inicjatywę i siłę nabywczą. Potrzecie wreszcie, zamiast pozytywnej i twórczej polityki ułatwień stosuje się raczej metody prohibicyjne, mające uniedostępnić społeczeństwu inne sposoby komunikacji: tak n. p. próbuje się przyjść z pomocą taksówkom przez zmniejszanie ilości dorożek konnych Nie stworzy się postępu samą tylko walką, wydaną — „temu, co gaśnie“.

Trzy postulaty, ważne i nieomijalne, wysuwają się obecnie na czoło wszelkiej racjonalnej działalności motoryzacyjnej: postulat obniżenia cła, pobieranego od importowanych samochodów zagranicznych, — postulat premjowania osób, nabywających (i użytkowujących) pojazdy mechaniczne, przy równoczesnem zmniejszeniu utrudnień fiskalnych, ciążących na automobilizmie, — nakoniec postulat dyktatury motoryzacyjnej. Tylko dyktatura wyprowadzi sprawę motoryzacji kraju z fazy „niezgrabnych usiłowań“ i nada tej sprawie „ruch tak szybki i prostolinijny, jak tego wymaga sytuacja“.

*

Programowi działania specjalnego komitetu motoryzacji (t. j. Międzyministerjalnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju. Przyp. Red.) poświęcił z końcem r. 1935 *„Wieczór Warszawski“* rozprawkę p. t. **„W błędnem kole motoryzacji — czy zmieni się coś na lepsze?“.** Trudności prac wstępnych Komitetu Motoryzacyjnego będą znaczne; motoryzację Polski trzeba „tworzyć od podstaw“. Niezbędnem jest opracowanie nowej ustawy drogowej, zmienienie organizacji Funduszu Drogowego, obniżenie cen paliwa i smarów, redukcja cła, i to nietylko na samochody małe, lecz również na wozy większe, bardziej w naszym kraju potrzebne, — wybudowanie sieci dróg nowych, oraz naprawa dróg zużytych, wkońcu przemiana stosunku władz skarbowych do posiadaczy samochodów.

W dziale budowy dróg nastaje wyraźna poprawa; opracowano 6-o letni program ulepszenia i rozszerzenia sieci drogowej, przewidujący — na przeciąg najbliższych dwu lat — budowę 250 km szos nowych na Wołyniu, Polesiu i Wileńszczyźnie, i przebudowę 1 200 km najważniejszych szos dawnych.

W dziale rodzimej wytwórczości pojazdów mechanicznych, rząd dążyć będzie przy pomocy Komitetu Motoryzacyjnego do popierania budowy nowych fabryk, ponieważ jedyna polska wytwórnia samochodów w Warszawie, należąca do Państw. Zakł. Inż., nie może nastarczyć obecnemu zapotrzebowaniu.

Pertraktacje w sprawie montowni toczą się przy współudziale przedstawicieli kilku wielkich zagranicznych koncernów samochodowych Przy udzielaniu koncesyj uwzględniany będzie wydatnie udział polskich przemysłów pomocniczych w pracach montowni.

O koncesję na montownię starają się m. i. francuski koncern Renault'a, zakłady „Citroën“, fabryka angielska „Austin“, kilka wielkich fabryk amerykańskich, oraz dwie fabryki niemieckie.

Zdaniem przemysłowców amerykańskich, którzy badali gruntownie polski rynek samochodowy, można liczyć w naszym kraju na kupno najwyżej 4 000 samochodów rocznie, i to jedynie w razie wprowadzenia w polityce skarbowej zmian, zachęcających ogół społeczeństwa do kupowania pojazdów mechanicznych.

Od działalności Międzyministerjalnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju zależeć będzie zasadnicze polepszenie naszych stosunków komunikacyjnych.

Utrudnieniem prac Komisji mogą stać się pośrednio nowe zarządzenia fiskalne, mianowicie

wprowadzenie podwyżki podatku dochodowego, podatku od uposażeń i innych świadczeń na rzecz państwa — zarządzenia te bowiem zmniejszają poważnie siłę nabywczą społeczeństwa

*

Zajmujące wiadomości na temat „nastawienia przemysłu samochodowego angielskiego względem zagadnień motoryzacyjnych polskich przyniósł artykuł p. t. **„Co myślą Anglicy o motoryzacji Polski“**, zamieszczony w *„Kurjerze Porannym“* (1. XI. 1935). Anglicy nie są jeszcze realnie zainteresowani możliwościami rozwojowemi automobilizmu w Polsce; kraj, posiadający zaledwie 25 000 samochodów, nie jest jeszcze „ponętnym kontrahentem“ dla brytyjskiego przemysłu samochodowego i akcesoryjnego. Niema mowy o oddaniu przedsiębiorstwu polskiemu przedstawicielstwa jakiegokolwiek poważnego, wziętego artykułu, n. p. z gałęzi akcesorjów samochodowych; rozmowy, wiedzione na ten temat, spotykają „niewzruszony mur obojętności“ i odpowiedź — „25 000 samochodów, to nie jest żaden rynek“.

Anglicy są dobrze obeznani z sytuacją motoryzacyjną Polski; orjentują się w statystyce polskiego parku samochodowego, znają nawet poszczególne gatunki pojazdów mechanicznych, wytwarzanych w naszym kraju. Często można spotkać w Anglji opinję, iż główną przeszkodą w rozwoju motoryzacji jest u nas brak, względnie zły stan dróg.

Ostatnia zmiana gabinetu odbiła się dość żywem echem w sferze angielskiego przemysłu samochodowego. Przy okazaniu dobrych chęci ze strony Polski, sprawa uczestnictwa angielskiego kapitału w zakładaniu montowni w Polsce może stać się aktualną.

Przystosowanie wozów angielskich — i to zwłaszcza wozów popularnych — do specyficznych warunków naszego kraju zwiększyłoby koszty produkcji, a temsamem import owych wozów mógłby stać się rentownym tylko przy znacznym i stałym zbycie.

Na czoło „amatorów polskiego rynku“ wysuwa się narazie Ford, rozprzestrzeniający na całą Europę wpływy swojej londyńskiej centrali. Dyrektor zakładów europejskich Forda, p. Möller, myśli podobno o motoryzacji Polski, a układy, prowadzone w tej sprawie, mają być bliskie pomyślnego zakończenia.

*

„Codzienna Gazeta Handlowa“ omówiła z końcem r. ub. w szeregu artykułów stan i rozwój motoryzacji w państwach, sąsiadujących z Polską, i w państwach dalszych. Zajmujące są zwłaszcza wiadomości o sytuacji przemysłu samochodowego w Austrji i na Węgrzech, gdzie społeczeństwo umiało powstrzymać proces demotoryzacji kraju, oraz o szybkim rozroście automobilizmu w Estonji, przeciwstawiającej się zwycięsko ogólnoświatowemu przesileniu gospodarczemu. Wiadomości te są zawarte w artykułach p. t. **„Motoryzacja u nas i gdzieindziej“** (Nr. 278) i **„Motoryzacja u nas i w krajach ościennych“** (Nr. 272).

W Austrji było w 1929 r. około 17 tysięcy samochodów; w roku 1931 ilość ta wzrosła do 40 tysięcy. (Równoczesny wzrost ilości samochodów w Polsce wyniósł tylko 33% i osiągnął w roku 1931 liczbę 39 000). W latach następnych daje się zauważyć zarówno w Polsce, jak i w Austrji silna demotoryzacja, postępująca szczególnie szybko w naszym kraju. Ilość zarejestrowanych nowych soamochodów wynosiła w Austrji w 1932 r. — 2 331, w 1933 r. — 1 433, czyli o 38,5% mniej. Ogólna ilość aut w Austrji spada w 1932 r. do 36 000 (spadek o 10%), w roku zaś następnym do 35 000 (spadek o niecałe 3%). W tym samym czasie ilość samochodów w Polsce maleje znacznie szybciej, mianowicie w 1932 r. do 28 000 (— ca 40%), w 1933 r. do 25 000 (— 12%).

Łagodna polityka fiskalna, stosowana w Austrji do roku 1931, sprzyjała motoryzacji kraju. Wprowadzenie w roku 1931 nowego podatku od samochodów i benzyny, przewyższającego o 300% podatek dotychczasowy, wpłynęło hamująco na austrjacką produkcję krajową pojazdów mechanicznych: podczas, gdy w 1932 r. nowozarejestrowane wozy produkcji krajowej stanowiły 65,5% ilości ogólnej wozów sprzedanych, liczba ta spadła w 1933 r. do 48%. Wytwórnie krajowe zaczęły pracować mniejszemi serjami; zwiększyło to znacznie koszty produkcji i osłabiło zdolność konkurencyjną wozów austrjackich w stosunku do importowanych wozów zagranicznych.

W dziedzinie samochodów ciężarowych zanotowano w Austrji w roku 1933 również znaczny spadek rejestracji, wynoszący 36% w stosunku do roku 1932. Powodem tego były liczne utrudnienia i ograniczenia natury administracyjnej. Ilość samochodów ciężarowych w Austrji w roku 1934 wynosiła 14 000, w Polsce tylko 5 000.

Rok 1934 przyniósł znaczne polepszenie stosunków samochodowych w Austrji, co przypisać należy wprowadzeniu racjonalnej polityki komunikacyjnej. W roku tym posiadała Austrja już 39 000 samochodów; w Polsce trwał w owym czasie nadal przebieg demotoryzacji, zmniejszając nasz park samochodowy do liczby 25 000 wozów.

Na 100 km. kw. powierzchni kraju posiadała Austrja w roku 1935 — 4,64 auta, Polska tylko 0,64, a więc przeszło 7 razy mniej. Na 1 000 mieszkańców w Austrji przypadało w roku 1935 — 5,8 samochodów, w Polsce tylko 0,8, a więc również przeszło 7 razy mniej.

Austrja, równa wielkością zaledwie Małopolsce i polskiemu Górnemu Śląskowi, posiada stale więcej samochodów, niż cały nasz Kraj.

Nieco korzystniej dla Polski wypada porównanie z Węgrami. Ilość samochodów na terenie Węgier wynosiła w 1929 r. — 16 000, w 1931 r. — 19 000 (a więc o przeszło 20% więcej), w 1932 r. — 17 000, w 1933 r. — 16 000. Samochody osobowe wykazały w 1931 r. znaczny wzrost (+ 73%), natomiast samochody ciężarowe i autobusy znaczny ubytek (— 30%).

Przyczyną demotoryzacji Węgier jest polityka transportowa — popierająca raczej przewóz kolejowy osób i towarów. Powierzchnia Węgier

jest przeszło 4 razy mniejsza od powierzchni Polski. Węgry mają jednak tylko 2 razy mniej samochodów od naszego kraju. Na 100 km² przypada na Węgrzech 1,27 aut (t. j. 2 razy więcej, niż w Polsce), a na 1 000 mieszkańców 1,4 auta (t. j. o 180% więcej, niż w Polsce). Liczby te są miarą wyników, jakie można osiągnąć racjonalną, jednolitą inicjatywą motoryzacyjną — przy ciężarach i oporach nawet większych, niż te, które my mamy do zwalczenia.

Wymowniejszym jeszcze przykładem rezultatów, osiągalnych przy silnej inicjatywie i dobrej organizacji, jest rozwój przemysłu samochodowego w Estonji.

Warunki, wśród których dokonywała się motoryzacja Estonji, są o tyle podobne do naszych, że cały dorobek motoryzacyjny był tam dziełem prac powojennych; wyniki natomiast, do których doszła Estonja, są jaskrawem przeciwieństwem dzisiejszej sytuacji automobilizmu w Polsce, świadczą bowiem o pełnem zwycięstwie nad wpływami ogólnego przesilenia gospodarczego, podczas gdy w naszym Kraju nie zdołano dotąd powstrzymać fatalnego przebiegu demotoryzacji.

W roku 1921 miała Republika Estońska zaledwie 144 auta; w latach 1922, 1923 i 1924 ilość samochodów podwajała się corocznie, tak, iż z końcem roku 1934 park samochodowy estoński liczył już 880 pojazdów. W latach następnych tempo motoryzacji było nieco powolniejsze, mimo to jednak w roku 1931 posiadała Estonja już 3 113 samochodów, w roku zaś 1935 (statystyka z 1. IV) ilość samochodów w Estonji wyniosła 3 184 (w tem 1 181 samochodów ciężarowych). Ilość motocykli w roku 1935 wynosiła 958.

Stolica Estonji Tallin, posiada obecnie 896 samochodów osobowych, w tem 320 taksówek — ponadto 448 wozów ciężarowych, 48 autobusów, 27 aut specjalnych i 298 motocykli. Małe miasto uniwersyteckie Dorpat (Tartu) ma 177 samochodów osobowych, w tem 78 taksówek, 113 wozów ciężarowych, 80 autobusów, 13 aut specjalnych i 45 motocykli.

> „— Któreż miasto o analogicznej wielkości w Polsce może pochwalić się podobnym dorobkiem?“.

W artykule o motoryzacji Estonji znajdujemy jeszcze następujące, nader charakterystyczne zestawienie liczbowe: na 100 km² powierzchni kraju przypada w Estonji 6,22 samochodów, w Polsce zaś tylko 1,55 samochodów; na 1 samochód przypada w Estonji 345 mieszkańców, w Polsce zaś blisko 1 300 osób. Liczby te są tem wymowniejsze, że i Polska i Estonja miały po zakończeniu wojny światowej „równe szanse“ w dziedzinie motoryzacji.

*

Artykuł p. t. „**40 milj. zł. rocznie trzeba wydać na utrzymanie dróg**“, zamieszczony w warszawskim „*Kurjerze Porannym*“ (z 1 listopada 1935), zawiera — obok streszczenia referatu p. inż. E. Nowakiewicza o planie sześcioletnim budowy i konserwacji dróg w Polsce — zajmujące uwagi na temat racjonalnej gospodarki drogowej. Nie można ani utrzymywać dróg kosztem zmniejszenia wydatków na budowę ulepszonych nawierzchni, ani też budować ulepszone nawierzchnie przy równoczesnem zaniedbaniu konserwacji i odnowy; oba te działy muszą się wzajemnie uzupełniać. Nie można również budować nawierzchni trwałych na wszystkich drogach, gdyż wymagałoby to jednorazowych, bardzo znacznych wkładów pieniężnych, przerastających nasze możności finansowe.

Program sześcioletni uwzględnia w dziale mostownictwa jedynie najważniejsze braki i potrzeby komunikacyjne.

*

Ocenę retrospektywną prac drogowych, dokonanych w roku 1935, spotykamy w artykule p. t. „**Niepokojąca cisza**“, zamieszczonym w warszawskim „*Kurjerze Porannym*“ z 10 stycznia 1936.

> „— rok ubiegły można nazwać rekordodowym — zrobiono dużo, więcej niż w którymkolwiek z sezonów ubiegłych, pracowano stosunkowo tanio i szybko. Rok ten zapisać należy złotemi zgłoskami w historji polskiego drogownictwa“.

Nadmierna szybkość prac drogowych wywarła poniekąd wpływ nawet ujemny na jakość dokonanych robót, gdyż

> „zbyt mało było czasu na bardziej spokojne, systematyczne, gruntowniej przemyślane przeprowadzenie budowy“.

Przyczyną szybkiego tempa pracy było zbyt późne rozdanie robót. Cały okres zimowy został stracony; producenci surowca budowlanego nie mogli nadążyć śpiesznym i jakościowo trudnym zamówieniom — zwłaszcza komieniołomy, posiadające elastyczność produkcji mniejszą od innych wytwórni, nie mogły nastarczyć materjału w ilościach potrzebnych i w terminach, zgodnych z planem robót.

Niektóre firmy przystąpiły do budowy powierzonych sobie odcinków dopiero w lipcu r. ub., co opóźniło znacznie porę ukończenia prac na owych odcinkach.

> „Błąd zbyt późnego rozdania robót nie powinien się powtórzyć — ale .. powtarza się i w roku bieżącym“.

W dziedzinie planów drogowych na rok 1936 panuje „niepokojąca cisza“. Przedsiębiorcy i kapitaliści, zainteresowani owemi planami,

> — „z niepokojem skierowują wzrok na pałac Rady Ministrów, trwożnie nasłuchują odgłosów biegnących z ul. Rymarskiej“.

Konieczność oszczędzania nie powinna wpłynąć niszcząco na pierwsze odruchy i pierwsze wyniki inicjatywy twórczej — tem więcej, że wyniki, dotąd osiągnięte, stanowią tylko znikomą część całkowitego, niezbędnie potrzebnego dzieła. Drogi nasze —

„wołają o ratunek ranami wyrw i dołów, udręką jadących, powolnym, niepunktualnym transportem, trzaskiem łamanych resorów, hurgotem rozwalających się wozów“.

Nie możemy żadną miarą dopuścić do zupełnego przerwania komunikacji kołowej. Nawierzchnie ulepszone okazują się — w perspektywie dłuższego czasu — znacznie tańszemi od prymitywnych szutrówek; osady i miasteczka nasze — „nierzadko zbliżone wyglądem do osad murzynów somalijskich, nie powinny rezygnować z „oddechu kultury materjalnej, jaką niesie nowoczesna, gładka droga“. Obecny brak, wzgl. obecny stopień zniszczenia mostów na naszych drogach grozi klęską gospodarczą i strategiczną. Należy wykończyć rozpoczęte w r. 1935 budowy, zużyć nagromadzony materjał.

W budżecie figuruje pozycja około 26 miljonów złotych na cele drogowe; ze sumy tej „połkną stare zobowiązania Funduszu Drogowego“ około 20 miljonów zł., — „a reszta pójdzie na pensje dla służby drogowej. Na odnowę, budowę nowych dróg nie wstawiono ani złotówki. Cała nadzieja w sumach pozabudżetowych“.

Plan dwuletni rozbudowy dróg przewidywał na rok 1936 wydatek około 117 miljonów zł.; nie protestowano przeciwko poszczególnym pozycjom tego planu.

Ciężka sytuacja gospodarcza, jaką przeżywamy, zmusza nas do oszczędzania nawet w dziale potrzeb najpilniejszych. Należy jednak baczyć, by nie zejść poniżej minimum wydatków prawdziwie niezbędnego, mogłoby to bowiem wywołać następstwa, dla kraju katastrofalne.

DZIAŁ GOSPODARCZY

Sytuacja w przemyśle rafineryjnym w grudniu 1935 roku

(Według sprawozdania Związku Polskich Producentów i Rafinerów Olej. Miner.)

Sytuacja w dziedzinie rafineryjno-handlowej przemysłu naftowego kształtowała się według danych Ministerstwa Przemysłu i Handlu w miesiącu grudniu 1935, jak następuje:

Przeróbka ropy.

Liczba czynnych zakładów przetwórczych nie uległa w stosunku do listopada zmianie i wynosiła 26 rafineryj, wobec 29 w grudniu 1934 roku. Przeróbka ropy we wszystkich rafinerjach wynosiła 42 606 t, wobec 40 660 t ropy przerobionej w miesiącu poprzednim, a 40 761 t w analogicznym miesiącu zeszłorocznym. W całym roku 1935 przerobiono 509 384 t ropy, gdy przeróbka ropy w r. 1934 wynosiła 527 656 t.

Jak widzimy z cyfr powyższych, przerobiono w miesiącu sprawozdawczym o 1 976 t ropy więcej, niż w miesiącu poprzednim, co idzie równolegle ze zwyżką produkcji ropy w tym miesiącu. O ile chodzi natomiast o całoroczną przeróbkę ropy, to wykazuje ona w porównaniu z r. 1934 spadek o 18 272 tonn t. j. o około 3%. Spadek ten pokrywa się ze spadkiem produkcji ropy. Słaba konjunktura krajowa nie zachęcała do uruchomienia dalszych zakładów przetwórczych, których ilość z końcem grudnia 1935 w porównaniu z końcem grudnia 1934 uległa zmniejszeniu o trzy.

Wytwórczość.

Wytwórczość produktów finalnych kształtowała się w okresie sprawozdawczym w sposób przedstawiony w tabeli obejmującej wszystkie przedstawione przetwory, oraz produkty pozostałe ujęte łącznie:

Produkt	Wytwórczość grudzień 1935	Wytwórczość listopad 1935	Wytwórczość grudzień 1934	Wydajność grudzień 1935	Wydajność listopad 1935
	w tonnach			w %-tach	
Benzyna	6 711	6 860	6 457	15,8	16,9
Nafta	11 977	12 059	12 474	28,1	29,6
Olej gazowy	8 385	7 348	7 732	19,7	18,1
Oleje smarowe	6 118	5 840	5 349	14,3	14,3
Parafina	2 065	2 143	2 254	4,8	5,3
Inne produkty i pozostałości	3 835	2 865	3 381	9,0	7,0
Razem	39 091	37 115	37 647	91,7	91,2

Stosownie do zwiększonej przeróbki ropy wzrosła w porównaniu z miesiącem poprzednim wytwórczość produktów o 5%. Uzyskana wydajność produktów z ropy była globalnie wprawdzie nieco wyższa aniżeli w miesiącu poprzednim, a to głównie dzięki zwiększonej wydajności oleju gazowego i produktów względnie półproduktów uwidocznionych w ostatniej rubryce tabeli, natomiast wydajność innych produktów, a w szczególności benzyny, nafty i parafiny wykazuje w stosunku do miesiąca poprzedniego znaczny stosunkowo spadek. Ogólna ilość wytworzonych produktów w roku 1935 wynosiła 468 646 t wobec 484 803 t w roku 1934. Spadek całorocznej wytwórczości wynosi zatem 4,6%.

Spożycie w kraju.

Na zapotrzebowanie wewnętrzne wysłano następujące ilości produktów (w tonnach):

Produkt	Grudzień 1935	Listopad 1935	Grudzień 1934	Wskaźnik grudzień 1934=100
Benzyna	4 169	5 063	5 022	83
Nafta	14 653	15 146	16 555	88
Olej gazowy	5 607	4 828	4 510	124
Oleje smarowe	3 132	3 716	2 817	118
Parafina	711	953	691	102
Inne prod. i półpr.	1 273	1 914	1 581	80
Razem	29 545	31 620	31 176	94

Spożycie produktów na rynku wewnętrznym wykazuje zatem spadek, który w porównaniu z miesiącem poprzednim wynosi 7%, i uwidacznia się w konsumcji wszystkich produktów, z wyjątkiem oleju gazowego. W porównaniu z grudniem 1934 obniżyło się globalne spożycie o 6%, w czem spożycie benzyny o 17%, spożycie nafty zaś o 12%. Korzystniejszy obraz przedstawiają cyfry całorocznej konsumcji krajowej, które będą szczegółowo omówione w drugiej części niniejszego sprawozdania. Jak wynika wszakże z cyfr przytoczonych za okres sprawozdawczy, uległa sytuacja w tym okresie poważnemu pogorszeniu. Odnosi się to przedewszystkiem do produktów zasadniczych t. j. do nafty i benzyny. Łagodna zima tegoroczna nietylko nie wpłynęła na wzrost konsumcji benzyny, ale mamy raczej do zanotowania w produkcie tym dalszy bardzo poważny spadek, tak sezonowy, jak konjunkturalny. Tak samo podkreślić należy nie tyle sezonowy, ile konjunkturalny spadek konsumcji nafty, której tendencja zwyżkująca doznała w miesiącu sprawozdawczym poważnego załamania. Poza olejem gazowym, którego konsumcja wzrosła zarówno w stosunku do miesiąca poprzedniego, jak i analogicznego miesiąca zeszłorocznego, obserwujemy również w dalszych produktach, a więc tak w olejach smarowych, jak w parafinie i asfalcie osłabienie zbytu, uzasadnione przeważnie względami sezonowemi. Niektóre z powyższych produktów, t. j. oleje smarowe i parafina, wykazują jednak wzrost konjunkturalny.

Eksport.

Eksport produktów naftowych kształtował się następująco (w tonnach):

Produkt	Grudzień 1935	Listopad 1935	Grudzień 1934	Wskaźnik grudzień 1934=100
Benzyna	2 828	2 153	8 441	33
Nafta	3 670	3 816	4 842	75
Olej gazowy	3 488	3 728	3 712	94
Oleje smarowe	881	464	2 860	30
Parafina	1 323	1 645	1 162	114
Inne produkty	361	227	184	196
Razem	12 551	12 033	21 201	59

Jak z powyższego wynika, był eksport produktów naftowych nieco wyższy aniżeli w miesiącu poprzednim, pozostawał jednak o 41% poniżej poziomu grudnia 1934. Znaczną różnicę między eksportem benzyny w grudniu 1935 r., a eksportem w grudniu 1934 r. tłumaczyć należy tem, że duże ilości benzyny wywieziono w grudniu 1934 roku na niewyczerpany kontyngent czechosłowacki. W okresie całorocznym obniżył się eksport produktów naftowych z 203 062 t w r. 1934 na 169 538 t w r. 1935 t. j. o 17%. Na spadek ten złożyły się zmniejszone z 35 806 t na 22 306 t ilości eksportowe olejów smarowych spowodu nader niskich ich cen konkurencyjnych, tudzież zmniejszony wywóz benzyny, który spowodu zniżonego kontyngentu wywozowego do Czechosłowacji spadł z 62 660 t w r. 1934 na 46 914 t w r. 1935. Wzrost eksportu oleju gazowego z 37 208 t w r. 1934 na 42 739 t w r. 1935 przypisać należy głównie transakcjom uskutecznionym na dostawy bunkrowe. Eksport innych produktów w r. 1935 nie wykazuje większych zmian.

Największym bezpośrednim rynkiem zbytu był rynek czechosłowacki, na którym w r. 1935 ulokowano 62 676 t produktów wobec 81 966 t w r. 1934. W miesiącu sprawozdawczym wywieziono do Czechosłowacji łącznie 4 327 t produktów, w czem nafty 2 240 t, benzyny 1 948 t, tudzież mniejsze ilości oleju gazowego i olejów smarowych.

Na drugiem miejscu wymienić należy Gdańsk, przez który tranzytem wywieziono w r. 1935 łącznie 55 726 t produktów wobec 62 105 t w roku 1934. W grudniu 1935 r. wynosił tranzyt przez Gdańsk łącznie 3 382 t produktów, w czem 389 t benzyny, 267 t nafty, 1 092 t oleju gazowego, 958 t parafiny, 562 t olejów smarowych i 114 t innych produktów.

Trzecim skolei rynkiem zbytu była Szwajcarja, która głównie odbierała z Polski bezpośrednio olej gazowy, łącznie zaś 22 393 t produktów naftowych w r. 1935 wobec 23 403 t w r. 1934.

Wywóz do Szwajcarji w grudniu 1935 wynosił łącznie 1 083 t produktów, w czem 708 t oleju gazowego na zupełne wyczerpanie przewidzianego na r. 1935 kontyngentu, pozatem zaś 339 t nafty i 36 t innych produktów.

Eksport do Austrji przedstawiał się w r. 1935 lepiej niż w roku poprzednim, wzrósł bowiem z 6 363 t produktów w r. 1934 na 7 935 t w r. 1935, aczkolwiek w miesiącu sprawozdawczym spadł on na 803 t produktów naftowych wobec 1 052 t produktów wywiezionych tamże w ub. r.

Natomiast eksport do Niemiec spadł z 7 292 t w r. 1934 na 1 274 t produktów naftowych w roku 1935. Na poczet traktatu handlowego polsko-niemieckiego wykonana została w miesiącu sprawozdawczym jedna transakcja benzynowa, wynosząca 400 t. Jakkolwiek korzystne położenie taryfowe rynku niemieckiego umożliwiałoby rafinerjom polskim znacznie większe dostawy na ten rynek, muszą one jednak z powodu utrudnień płatniczych ograniczyć się narazie do rozmiarów bardzo skromnych.

Sytuacja cennikowa kształtowała się w zależności od światowej konjunktury naftowej, o czem będzie mowa poniżej. W stosunku do łącznego zbytu produktów naftowych w kraju i zagranicą, przedstawiał się w r. 1935 zbyt krajowy do eksportu jak 64,9% (kraj) do 35,1% (eksport), w miesiącu sprawozdawczym zaś jak 70,1% (kraj) do 29,9% (eksport).

Zapasy.

Stan zapasów przedstawiał się z początkiem i z końcem miesiąca sprawozdawczego jak następuje (w tonnach):

	Stan w dniu 30/XI 1935	Stan w dniu 31 XII 1935
Benzyna z gazoliną	16 974	18 977
Nafta	33 044	26 695
Olej gazowy i oleje lekkie do c. g. 0.890	8 410	7 985
Oleje smarowe powyżej 0.890	66 457	68 296
Parafina	2 484	2 515
Inne	53 282	54 200
Razem	180 651	178 668

Jak z powyższego widzimy, kształtował się stan zapasów poszczególnych produktów w zależności od większego lub mniejszego zbytu danego produktu. Stosownie do tego spadły spowodu większej sprzedaży sezonowej zapasy nafty i oleju gazowego, podniosły się natomiast zapasy benzyny i olejów smarowych. Duża stosunkowo zniżka zapasów nafty wpłynęła na obniżenie się globalnego stanu zapasów. Ogólny stan zapasów podniósł się jednak z 174 462 t z końcem grudnia 1934 na 178 668 t z końcem grudnia 1935 roku.

Obecna sytuacja rynkowa

a) Rynek krajowy.

Sytuację rynkową w dziedzinie zapotrzebowania produktów i chłonności rynku wewnętrznego charakteryzują następujące dane statystyczne ekspedycyj krajowych za okres 12-miesięczny r. 1935 i za takiżsam czasokres lat poprzednich (w tonnach):

Produkt	1/I—31/XII 1935	1/I—31/XII 1934	1/I—31/XII 1933	1/I-31/XII 1932	1/I-31/XII 1931
Benzyna	61 693	62 006	66 309	71 171	82 431
Nafta	122 393	116 290	117 987	121 272	134 513
Olej gazowy	54 618	54 511	53 393	53 256	59 363
Oleje smar.	40 432	39 853	37 929	33 856	40 590
Parafina	8 259	7 574	8 426	7 873	8 431
Inne	26 266	23 526	24 275	18 308	19 579
Razem	313 661	303 760	308 319	305 736	344 907

Z porównania przytoczonych cyfr ekspedycyjnych, a w szczególności cyfr globalnych za poszczególne lata stwierdzić należy, że poraz pierwszy od kilku lat konsumcja krajowa produktów naftowych w ostatnim roku naogół się podniosła, pozostając jednak jeszcze o około 10% poniżej poziomu r. 1931. W pierwszym rzędzie wybija się wzrost konsumcji nafty, który po okresie systematycznego spadku w latach poprzednich uważać należy bądźcobądź za objaw dodatni, mimo że zwyżka ta, wynosząca zaledwie 5% w stosunku do r. 1934, ani nie zrekompensowała przemysłowi naftowemu ofiar poniesionych w utargu wskutek przeprowadzonej zniżki cen tego produktu, ani też nie urzeczywistniła w pełni spodziewanego wskutek tej zniżki wzrostu konsumcji nafty. W porównaniu z r. 1935 pozostawała konsumcja nafty w r. 1935 nadal jeszcze o 9% niższą. Gdy poza naftą także inne produkty wykazują w ostatnim roku pewną większą lub mniejszą nadwyżkę konsumcji w stosunku do r. 1934, — konsumcja benzyny spadła niestety również w ostatnim roku. W stosunku do r. 1931 wynosi spadek konsumcji benzyny 26%. Zbyt oleju gazowego, choć niższy o 8% aniżeli w r. 1931, powoli jednak od r. 1932 wzrasta. Systematyczny wzrost zaznacza się również w konsumcji olejów smarowych, która w r. 1935 dochodzi do poziomu r. 1931. Pomyślnie rozwijała się w ostatnim roku konsumcja parafiny, przewyższająca poziom r. 1934 o 9%, a stojąca jeszcze o niecałe tylko 4% poniżej poziomu z r. 1931. Poważne wyniki ilościowe dała w ostatnim roku sprzedaż asfaltu, będącego jedynym produktem, którego zbyt przewyższał w ostatnim roku o 34% poziom z r. 1931.

Dodatni obraz konsumcji wynikający z cyfr całorocznych r. 1935 zaciemnia sytuacja, jaką w odniesieniu do poszczególnych produktów wykazują ostatnie miesiące, a w szczególności miesiąc grudzień 1935. Jak już wspomniano wyżej, uległa sytuacja w tym okresie poważnemu pogorszeniu, obejmującemu przedewszystkiem produkty najbardziej zasadnicze t. j. benzynę i naftę. W szczególności zaś przedstawiała się sytuacja w tym czasokresie jak następuje:

Benzyna

Jakkolwiek spadek konsumcji benzyny w grudniu uważać należy za objaw sezonowy, to jednak różnica spadku w stosunku do grudnia roku 1934 jest zbyt duża i wskazuje na znaczne pogorszenie się sytuacji w tym produkcie. Budzi ona tem poważniejsze obawy, że zagadnienie benzynowe zależne jest wyłącznie od rozwiązania problemu motoryzacyjnego, którego niestety rok 1935 nietylko nie posunął naprzód, ale raczej je jeszcze cofnął.

Nafta

W konsumcji nafty, która po dwukrotnej zniżce cen przeprowadzonej w jesieni r. 1934, objawiała od listopada tegoż roku stałą tendencję zwyżkową, nastąpiło w listopadzie 1935 r., a szczególnie w grudniu z. r. poważne załamanie. Wskazuje to na pewne nasycenie rynku, budzące obawę, że poziom konsumcji nafty osiągnięty w r. 1935 doszedł do pewnego punktu kulminacyjnego i że mimo dalszej zniżki cen, przeprowadzonej w gru-

dniu 1935 r., trudno w danych warunkach spodziewać się, aby wpłynąć ona mogła na dalszy wzrost konsumcji nafty, któryby był w stanie wyrównać straty w utargu tego produktu.

Olej gazowy

Zbyt oleju gazowego, słaby stosunkowo w pierwszem półroczu 1935 r., wzmógł się w trzecim, a szczególnie w czwartym kwartale 1935 roku. Osiągnięta w całym r. 1935 konsumcja oleju gazowego wykazała dzięki temu nieznaczną nadwyżkę w stosunku do r. 1934.

Oleje smarowe

W stosunku odwrotnym do oleju gazowego kształtowała się w ostatnim roku konsumcja olejów smarowych, która w pierwszej połowie r. 1935 wykazywała tendencję wybitnie zwyżkową, osłabioną jednak znacznie w ostatnich miesiącach tego roku. Całoroczna konsumcja olejów smarowych wykazuje również małą tylko nadwyżkę w stosunku do r. 1934.

Parafina

Według danych statystycznych za poszczególne miesiące wykazywała konsumcja parafiny w ciągu r. 1935 w stosunku do innych produktów najbardziej równomierny, jak również korzystny rozwój. Odpowiednio do tego wzrosła też konsumcja parafiny w ostatnim roku.

Asfalt

W r. 1935 osiągnął zbyt tego produktu najwyższy dotąd poziom. Sezonowy spadek w okresie sprawozdawczym uważany tedy być musi za objaw normalny.

Ogólna sytuacja rynkowa.

Przeprowadzona w okresie sprawozdawczym trzecia skolei obniżka cen nafty wywołała na rynku poważne perturbacje, które odbiły się ujemnie na obrotach handlowych, tudzież na fluktuacji cen innych produktów, chociaż oficjalne ceny ich nie uległy zmianie. Sama zapowiedź zniżki wywołuje z reguły niemal ten skutek, że już na długi czas przedtem wstrzymują się konsumenci od zakupów i ograniczają je zwykle do najkonieczniejszych potrzeb bieżących. Wywołane tym faktem osłabienie popytu na naftę pociągnęło za sobą ogólne osłabienie popytu i obrotów handlowych.

b) Rynki eksportowe.

Ożywiona konjunktura na światowych rynkach naftowych, w związku z działaniami wojennemi w Afryce, nie wpłynęła na zwiększenie polskiego eksportu naftowego, który w tym czasie właśnie uległ raczej restrykcji. Ani bowie położenie geograficzne polskiego przemysłu naftowego, ani też nieduże stosunkowo ilości eksportowe, któremi przemysł ten dysponuje, ani wreszcie wysokie koszty produkcji własnej, nie pozwalają mu na podjęcie bezpośrednich dostaw konkurencyjnych dla stron wojujących. Niemniej przyniósł ostatni kwartał r. 1935 — dzięki wysokim cenom rumuńskim i poprawie konjunktury amerykańskiej — polepszenie utargu eksportowego, co ujawniało się głównie w zwyżce cen benzyny i oleju gazowego. Zwyżka ta przyczyniła się wprawdzie do zmniejszenia deficytu, ponoszonego przez rafinerje polskie od szeregu lat przy eksporcie produktów naftowych, niemniej jednak pozostawały ceny eksportowe polskie nadal tak niskie, że stanowiły zaledwie 30—40% przeciętnego utargu uzyskiwanego w latach 1928—1929 t. j. przed kryzysem. Ale i ten poziom cen, wskutek załamania się cen rumuńskich, nie mógł być do końca roku utrzymany. Rozpoczęty już w drugiej połowie listopada, w związku z zarządzeniami walutowemi rządu rumuńskiego, spadek eksportowych cen rumuńskich spowodował obniżenie tych cen do takiego poziomu, iż różnica między notowaniami rumuńskiemi a amerykańskiemi, wynosząca do niedawna jeszcze około 40% na korzyść Rumunji, została z końcem roku prawie że wyrównana. Mimo mocnej i do stabilizacji cen zmierzającej tendencji na rynku amerykańskim, nie mogły ceny rumuńskie utrzymać się także w styczniu — tak, że z końcem tego miesiąca wykazują notowania rumuńskie parytet niższy nawet od amerykańskiego. Ze względu na to, że notowania rumuńskie stanowią podstawę dla cen eksportowych przy dostawach naszych do Czechosłowacji, odbić się musiał spadek cen rumuńskich ujemnie także na polskim eksporcie naftowym. Widzimy to w podanych niżej notowaniach cen eksportowych polskich z końcem stycznia 1936 r., które w stosunku do miesięcy poprzednich z wyjątkiem parafiny uległy znacznemu osłabieniu.

Notowania cen eksportowych polskich z końcem stycznia 1936 r.

(Ceny orjentacyjne loco granica za 100 kg w dolarach złotych z wyjątkiem parafiny, kalkulowanej w dolarach papierowych).

Benzyna 720/30 rektyf.	$ 1.50
„ 720/30 surowa	„ 1.46
„ 741/50 „	„ 1.38
„ lakowa	„ 1.50
Nafta dystylowana	„ 0.94
Olej gazowy	„ 0.80—0.90
„ wrzecion. rafin.	„ 0.90—0.95
„ maszyn. rafin. 3—4/50	„ 1.—
„ „ „ 4—5/50	„ 1.15
„ „ „ 6—7/50	„ 1.35
Parafina tafl. raf. 50/52 c. i. f.	„ 9.65
Asfalt borysł. luzem	„ 0.70
„ bezparafinowy luzem	„ 1.25
„ borysł. w bębnach	„ 0.90
Koks z 1—2% zawart. popiołu	„ 1.10
Koks z 2—4% zawart. popiołu	„ 0.70

Ceny ropy i gazu

CENY ROPY NAFTOWEJ.

Ceny ustalone dla ropy przypadającej na udziały brutto na miesiąc styczeń 1936 roku (za 1 wagon à 10 000 kg.):

Marka:	Cena:
Borysław	Zł. 1 350.—
Białkówka - Winnica	„ 1 289.—
Bitków (Franco-Polonaise)	„ 1 366.—
Bitków (Standard Nobel)	„ 1 439.—
Bitków (Zofja - Stella)	„ 1 663.—
Bitków - Pasieczna (loco Dąbrowa)	„ 1 490.—
Dobrucowa	„ 1 289.—
Grabownica - Humniska (benzynowa)	„ 1 663.—
Grabownica - Humniska (parafinowa)	„ 1 393.—
Harklowa	„ 1 226.—
Hołowiecko	„ 1 350.—
Humniska - Brzozów	„ 1 631.—
Iwonicz	„ 1 259.—
Jaszczew	„ 1 400.—
Klęczany	„ 1 785.—
Klimkówka	„ 1 259.—
Kosmacz	„ 1 295.—
Krosno (bezparafinowa)	„ 1 214.—
Krosno (parafinowa)	„ 1 195.—
Krościenko (bezparafinowa)	„ 1 214.—
Krościenko (parafinowa)	„ 1 195.—
Kryg (czarna)	„ 1 107.—
Kryg (zielona)	„ 1 289.—
Libusza	„ 1 236.—
Lipie	„ 1 215.—
Lipinki	„ 1 313.—
Lubatówka	„ 1 259.—
Łodyna	„ 1 270.—
Majdan - Rosulna	„ 1 339.—
Męcina Wielka	„ 1 391.—
Męcinka	„ 1 391.—
Męcinka (parafinowa)	„ 1 321.—
Młynki - Stara Wieś	„ 1 782.—
Mokre	„ 1 638.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1 324.—
Opaka	„ 1 350.—
Orów	„ 1 350.—
Pereprostyna	„ 1 391.—
Popiele	„ 1 350.—
Potok	„ 1 741.—
Rajskie	„ 1 300.—
Ropianka ad Dukla	„ 1 295.—
Rostoki	„ 1 884.—
Równe - Rogi (bezparafinowa)	„ 1 268.
Równe - Rogi (parafinowa)	„ 1 123.—
Rymanów	„ 1 211.—
Rypne	„ 1 328.—
Schodnica	„ 1 484.—
Słoboda Rungurska	„ 1 344.—
Stańkowa	„ 1 350.—
Stara Wieś (biała)	„ 1 884.—
Stara Wieś (ciemna)	„ 1 750.—
Strzelbice	„ 1 169.—
Szymbark	„ 1 329.—
Toroszówka	„ 1 890.—
Toroszówka - Ewa	„ 1 370.—
Turze Pole	„ 1 218.—
Tyrawa Solna	„ 1 350.—
Urycz	Zł. 1 529.—
Wańkowa	„ 1 199.—
Węglówka	„ 1 214.—
Wulka	„ 1 259.—
Zagórz	„ 1 295.—
Załawie	„ 1 754.—
Zmiennica	„ 1 241.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" wykonywa prawo zakupu następujących marek ropy bruttowej, wyprodukowanej w styczniu 1936 r.:

Borysław, Białkówka - Winnica, Bitków - Franco-Polonaise, Bitków - Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków-Standard Nobel, Bitków - Zofja - Stella, Dobrucowa, Grabownica - Humniska (benz.), Grabownica - Humniska (paraf.), Harklowa, Humniska - Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno (bezparaf.), Krosno (parafinowa), Krościenko (bezparaf.), Krościenko (parafinowa), Kryg (zielona), Kryg (czarna), Libusza, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan - Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka (parafin.), Młynki - Stara Wieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Rostoki, Równe - Rogi (bezparafinowa), Równe- Rogi (parafinowa), Rypne, Schodnica, Stańkowa, Stara Wieś (ciemna), Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka - Ewa, Turze Pole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Ceny za ropę płacone przez „Vacuum Oil Company" S. A. w styczniu 1936 roku kształtowały się przeciętnie dla poszczególnych marek jak następuje:

	Cena w złotych za 10 000 kg.:
Borysław	Zł. 1 350.—
Bitków (Zofja - Stella)	„ 1 620.—
Humniska	„ 1 647.—
Jaszczew	„ 1 512.—
Krosno (parafinowa)	„ 1 282.50
Kryg (czarna)	„ 1 107.—
Kryg (zielona)	„ 1 350.—
Kryg - Lipinki	„ 1 309.50
Lipinki	„ 1 374.47
Męcina Wielka	„ 1 444.50
Mokre	„ 1 782.—
Mraźnica	„ 1 350.—
Potok	„ 1 727.53
Rajskie	„ 1 687.50
Starowsianka	„ 1 728.—
Strzelbice	„ 1 296.—
Toroszówka	„ 1 890.—
Urycz	„ 1 620.—

CENA GAZU ZIEMNEGO.

Dla Zagłębia Borysław - Tustanowice za miesiąc styczeń 1936 roku ustalona została przez Izbę Przemysłowo Handlową we Lwowie w porozumieniu z Krajowem Towarzystwem Naftowem cena gazu na

4,61 groszy za 1 m^3.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalni, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

PRZEGLĄD STATYSTYCZNY

Przemysł kopalniany w grudniu 1935 r.

Sprawozdanie Izby Pracodawców w Borysławiu, uzupełnione datami dostarczonemi przez Koncern Naft. „Małopolska“.

I. Ropa.

W grudniu 1935 roku wydobyto ogółem w Polsce 4 364 cyst. ropy naftowej, czyli o 141 cyst. więcej aniżeli w listopadzie ub. r. W szczególności wydobyto w grudniu z kopalń okręgu górniczego:

Drohobycz	3 165 cyst.	(+ 90 cyst.)
Jasło	881 „	(+ 28 „)
Stanisławów	318 „	(+ 23 „)
Razem	4 364 cyst.	(+ 141 cyst.)

Po odliczeniu od wydobycia brutto ropy użytej w grudniu na opał (5 cyst.) i zanieczyszczenia (112 cyst.) pozostaje produkcja czysta-netto 4 247 cyst.

Ilość ropy odtłoczonej przez przedsiębiorstwa naftowo-wiertnicze do Towarzystw magazynowo-tłoczniowych i ekspedjowanej beczkami i beczkowozami z kopalń nieposiadających połączeń rurociągowych wynosiła w grudniu 1935 r.

4 157 cyst.

Z tej liczby na okręg Drohobycz przypada 3 035 cyst., na okręg Jasło 857 cyst. i na okręg Stanisławów 265 cyst.

Zapasy ropy w Polsce z końcem grudnia ub. r. w zbiornikach na kopalniach i w zbiornikach Towarzystw magazynowo - tłoczniowych wynosiły ogółem 1 851 cyst. t. j. o 219 cyst. więcej aniżeli w listopadzie 1935 r.

Jeżeli do tej ilości doliczymy 2 110 cyst. ropy, pozostającej w zapasie w rafinerjach w dniu 31 grudnia 1935 r. otrzymamy ogólną ilość zapasu ropy w Polsce 3 961 cyst.

Ogólna ilość robotników zatrudnionych w przemyśle naftowym w grudniu wynosiła 13 037, a w szczególności:

Kopalnie nafty i zakłady pomocnicze	9 173 rob.
Rafinerje	3 219 „
Gazoliniarnie	325 „
Kopalnie wosku	320 „
Ogółem	13 037 rob.

Okręg górniczy Drohobycz.

Wydobycie ropy naftowej z kopalń tego okręgu wynosiło w grudniu ub. r. 3 165 cyst. a w szczególności:

w Borysławiu	612 cyst.	(— 2 cyst.)
w Tustanowicach	1 056 „	(+ 34 „)
w Mraźnicy	719 „	(+ 26 „)
Razem w rejonie borysławskim	2 387 cyst.	(+ 58 cyst.)
Inne gminy poza rej. borysławskim	778 „	(+ 32 „)
Ogółem	3 165 cyst.	(+ 90 cyst.)

Przeciętna dzienna produkcja kopalń okręgu drohobyckiego wynosiła w grudniu ub. r. 102,1 cyst. W rejonie borysławskim wydobywano przeciętnie po 77,0 cyst. ropy dziennie.

Po odliczeniu od wydobycia brutto 105 cyst. użytych na opał i zanieczyszczenia, otrzymamy 3 060 cyst. (+ 82 cyst.) ropy czystej, pozostającej w drohobyckim okręgu na przeróbkę.

W grudniu oddano ogółem w drohobyckim okręgu 3 035 cyst. ropy, a w szczególności:

odtłoczono do Towarzystw magazynowo-tłoczniowych	2 896 cyst.
ekspedjowano beczkami i beczkowozami	139 „
Razem	3 035 cyst.

W miesiącu sprawozdawczym ekspedjowano do rafineryj koleją i rurociągami:

ropy marki borysławskiej	2 181 cyst.
ropy marek specjalnych	669 „
Razem	2 850 cyst.

W zapasie pozostawało w drohobyckim okręgu w grudniu ub. r. 1 341 cyst. ropy, a to:

na kopalniach	534 cyst.
w Towarzystwach magazyn.	807 „
Razem	1 341 cyst.

W okręgu drohobyckim zatrudniano w grudniu ub. r. ogółem 5 815 robotników stałych i tygodniowych, a w szczególności:

	Rejon borysław.	Kopalnie poza Borysławiem	Razem
kopalnie nafty i zakłady pomocnicze	3 723 rob.	1 646 rob.	5 369 rob.
gazoliniarnie	216 „	31 „	247 „
kopalnie wosku	199 „	— „	199 „
Ogółem	4 138 rob.	1 677 rob.	5 815 rob.

Produkcja odtłoczona przez wielkie firmy naftowe w drohobyckim okręgu w grudniu 1935 r.

Firma	Rejon borysław.	Kopalnie poza Borysławiem	Razem
Premier	513 cyst.	145 cyst.	658 cyst.
Fanto	187 „	— „	187 „
Karpaty	231 „	135 „	366 „
Nafta	105 „	— „	105 „
„Małopolska“	1 036 cyst.	280 cyst.	1 316 cyst.

Firma	Rejon borysław.	Kopalnie poza Borysławiem	Razem
Galicja	212 „	61 „	273 „
Limanowa	267 „	21 „	288 „
Standard Nobel	121 „	11 „	132 „
Gazy Ziemne	— „	214 „	214 „
Pionier	— „	— „	— „
Razem wielkie firmy	1 636 cyst.	587 cyst.	2 223 cyst.
Różne inne firmy	644 „	168 „	812 „
Ogółem	2 280 cyst.	755 cyst.	3 035 cyst.

Okręg górniczy Jasło.

W jasielskim okręgu górniczym wydobyto w grudniu ub. r. 881 cyst. ropy, a więc o 28 cyst. więcej aniżeli w poprzednim miesiącu.

Zużycie na opał i zanieczyszczenia wynosiło w grudniu ub. r. 857 cyst., tak, że pozostawało produkcji czystej 873 cyst.

Ilość produkcji odtłoczonej wynosiła w grudniu ub. r. 857 cyst.

W zapasie pozostawało w dniu 31 grudnia 1935 roku w zbiornikach na kopalniach 160 cyst. i w Towarzystwach magazynowo - tłoczniowych 160 cyst., czyli ogółem 320 cyst. (— 1 cyst.) ropy.

Przeciętna dzienna produkcja kopalń okręgu jasielskiego wynosiła w grudniu ub. r. 28,43 cyst.

Ogólna ilość zatrudnionych robotników 2 897.

Okręg górniczy Stanisławów.

Wydobycie ropy naftowej z kopalń tego okręgu wynosiło w grudniu ub. r. 318 cyst., co w porównaniu z listopadem ub. r. stanowi zwyżkę 23 cyst.

Ponieważ na zanieczyszczenia i na opał odpadało w grudniu 4 cyst., pozostawało z wydobycia bruttd 314 cyst. produkcji czystej.

W zapasie pozostawało w dniu 31 grudnia 1935 r. 190 cyst. (+ 49 cyst.) ropy a to: w zbiornikach na kopalniach 32 cyst. i w zbiornikach Towarzystw magazynowo-tłoczniowych 158 cyst.

Ilość ropy oddanej na przeróbkę wynosiła 265 cyst.

Przeciętna dzienna produkcja kopalń okręgu stanisławowskiego wynosiła w grudniu ub. r. 10,26 cyst.

Ogólna ilość zatrudnionych robotników 1 106.

Produkcja odtłoczona przez wielkie firmy naftowe w grudniu 1935 r.

Firma	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Małopolska	1 316 cyst.	256 cyst.	184 cyst.	1 756 cyst.
Galicja	273 „	30 „	9 „	312 „
Limanowa	288 „	— „	— „	288 „
Stand. Nobel	132 „	— „	20 „	152 „
Gazy Ziemne	214 „	— „	— „	214 „
Comp. Fr. Pol.	— „	— „	37 „	37 „
Polmin	— „	26 „	0,2 „	26,2 „
Pionier	— „	— „	— „	— „
Razem wielkie firmy	2 223 cyst.	312 cyst.	250,2 c.	2 785,2 c.
Różne inne firmy	812 „	545 „	14,8 „	1 371,8 „
Ogółem	3 035 cyst.	857 cyst.	265,0 c.	4 157,0 c.

Przeciętna cena ropy marki „Standard“ wynosiła w grudniu 1935 r. Zł. 1 350 za 1 cyst.

Gaz ziemny.

Ilość gazu ziemnego, wydobytego w Polsce w ciągu grudnia 1935 r. wynosiła

44 521 051 m^3

a w szczególności: w okręgu drohobyckim 27 788 315 m^3, w okręgu jasielskim 12 965 939 m^3 i w okręgu stanisławowskim 3 766 797 m^3.

Wydobycie gazu ziemnego w wielkich firmach naftowych w grudniu 1935 r. m^3

Firma	Drohobycz: Borysław Tustanowice Mraźnica	Drohobycz: Inne gminy drohobyckiego okręgu	Drohobycz: Razem	Jasło	Stanisławów	Ogółem
Małopolska	3 995 977	1 138 879	5 134 856	4 352 304	2 352 081	11 839 241
Galicja	862 666	44 640	907 306	438 217	—	1 345 523
Limanowa	1 094 395	21 080	1 115 475	—	—	1 115 475
Standard Nobel . .	545 230	5 270	550 500	—	424 870	975 370
Gazolina	223 243	9 363 602	9 586 845	—	—	9 586 845
Polmin	—	5 372 860	5 372 860	5 254 108	20 980	10 647 948
Gazy Ziemne . .	—	278 491	278 491	—	—	278 491
Razem wielkie firmy	6 721 511	16 224 822	22 946 333	10 044 629	2 797 931	35 788 893
Różne inne firmy	4 612 561	229 421	4 841 982	2 921 310	968 866	8 732 158
Ogółem . . .	11 334 072	16 454 243	27 788 315	12 965 939	3 766 797	44 521 051

Wydobycie gazu ziemnego w drohobyckim okręgu w grudniu 1935 r.

Borysław	2 636 139	m^3
Tustanowice	4 960 812	„
Mraźnica	3 737 121	„
Razem	11 334 072	m^3
Daszawa	11 445 202	„
Gelsendorf	3 291 260	„
Inne gminy	1 717 781	„
Ogółem	27 788 315	m^3

Przeciętna produkcja gazu ziemnego w okręgu drohobyckim wynosiła w grudniu 1935 roku 622,49 m^3/min.

Ilość otworów świdrowych z produkcją gazu ziemnego wynosiła w grudniu ub. r. w okręgu drohobyckim 1 324, z czego w samym rejonie borysławskim 535 otworów.

Wielkie firmy naftowe wydobyły ze swoich kopalń w grudniu 1935 roku 35 788 893 m^3 gazu (patrz tabela „Wydobycie gazu ziemnego w wielkich firmach naftowych“).

III. Gazolina.

W grudniu ub. r. przerobiono na gazolinę 23 550 173 m^3 gazu, a w szczególności: w okręgu drohobyckim 12 857 033 m^3, w okręgu jasielskim 7 663 082 m^3 i w okręgu stanisławowskim 3 030 058 m^3.

Czynnych fabryk gazoliny było w grudniu ub. r. 25.

Ogółem wytworzono w grudniu 1935 r.

348 cyst. gazoliny

t. j. o 24 cyst. więcej aniżeli w listopadzie 1935 r.

Wytwórczość gazoliny w poszczególnych firmach w grudniu 1935 r.

Premier	44,8500 cyst.	
Nafta	23,5600 „	
Fanto	32,5400 „	
Alfa	15,0250 „	
Małopolska - Bitków	17,5080 „	
Małopolska - Równe	7,1140 „	
Małopolska - Jedlicze	8,5120 „	
Małopolska - Glinik	2,7955 „	151,9045 cyst.
Galicja - Borysław	27,3800 „	
Galicja - Drohobycz	12,1919 „	
Galicja - Grabownica	10,0536 „	49,6255 „
Limanowa		18,1022 „
Gazolina		36,1700 „
Standard Nobel-Borysław	26,4000 „	
Standard Nobel-Bitków	3,2850 „	29,6850 „
Polskie Zakłady Gazolinowe		24,4500 „
Schodniczanka Ska z o. o.		8,8475 „
Absorpcja Ska z o. o.		1,9576 „
Gazoliniarnia Rella		17,8000 „
Brzozowski - Winiarz		2,1878 „
Dr. Segil - Bitków		1,7645 „
Petronafta		2,1056 „
Polminpoz		2,5090 „
Urycka Spółka - Urycz		0,5158 „
Ogółem		347,6250 cyst.

W grudniu ub. r. dostarczono krajowym rafinerjom i ekspedjowano na zapotrzebowanie w kraju 305,8939 cyst. gazoliny.

Ilość robotników zatrudnionych w fabrykach gazoliny wynosiła w grudniu ub. r. 325, urzędników 49.

Przeciętna cena gazoliny w grudniu ub. roku wynosiła Zł. 4 097 za 1 cyst.

IV. Wosk ziemny.

W grudniu ub. r. wydobyto z kopalni wosku „Borysław“ 32 400 kg wosku oraz wytopiono ze starej hałdy 5 000 kg wosku. Z kopalni w Dźwiniaczu wydobyto 10 548 kg wosku.

Zagranicę wywieziono w grudniu ub. r. ogółem 60 300 kg wosku do Niemiec.

Ekspedycja wosku w kraju wynosiła 10 000 kg (z kopalni w Dźwiniaczu do kopalni „Borysław“).

W zapasie pozostawało z końcem grudnia ub. roku 84 563 kg wosku, a to: w kopalni „Borysław“ 46 100 kg i w kopalni w Dźwiniaczu 38 463 kg.

W grudniu ub. r. zatrudniała kopalnia „Borysław“ 199 robotników, kopalnia w Dźwiniaczu 121 robotników t. j. razem 320 robotników.

Przeciętna cena wosku ziemnego wynosiła w miesiącu sprawozdawczym: I-sza sorta zł 286.— za 100 kg; II-ga sorta zł. 231 za 100 kg.

V. Stan ruchu otworów świdrowych.

Z końcem grudnia ub. r. było w Polsce ogółem 3 397 czynnych szybów, a to:

	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
samopłynące	1	6	9	16
tłokowane	308	31	11	350
łyżkowane	191	96	104	391
pompowane	1 060	1 062	125	2 247
smoczkowane	—	10	—	10
wyłącznie gazowe	146	37	11	194
Razem otworów w eksploatacji	1 706	1 242	260	3 208
wiercenie	30	41	12	83
wiercenie i produk.	16	29	10	55
instrumentacja	12	1	2	15
rekonstrukcja	31	5	—	36
Razem otworów czynnych	1 795	1 318	284	3 397
montowanie	7	—	4	11
zmontowane a nieuruchomione	5	—	2	7
czasowo zastan.	564	130	39	733
likwidacja	10	6	6	22
Razem	2 381	1 454	335	4 170

Na rejon borysławski przypadało w grudniu ub. r. 716 czynnych szybów. Ruch otworów świdrowych w rejonie borysławskim przedstawiał się w grudniu ub. r. następująco:

Ruch otworów świdrowych w wielkich firmach naftowych w grudniu 1935 r.

Firma	Drohobycz					Jasło					Stanisławów					RAZEM				
	w eksploatacji	wiercenie	wiercenie i produkcja	instrumentacja rekonstrukcja	Razem	w eksploatacji	wiercenie	wiercenie i produkcja	instrumentacja rekonstrukcja	Razem	w eksploatacji	wiercenie	wiercenie i produkcja	instrumentacja rekonstrukcja	Razem	w eksploatacji	wiercenie	wiercenie i produkcja	instrumentacja rekonstrukcja	Razem
Małopolska	451	8	4	5	468	386	8	1	—	395	76	4	3	—	83	913	20	8	5	946
Galicja . . .	93	2	1	—	96	26	1	—	1	28	1	1	—	—	2	120	4	1	1	126
Limanowa .	78	—	1	1	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	—	1	1	80
St. Nobel . .	53	—	—	—	53	—	—	—	—	—	12	—	—	—	12	65	—	—	—	65
Gazy Ziemne	251	2	1	—	254	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	251	2	1	—	254
Polmin . . .	7	4	—	—	11	38	4	—	—	42	1	—	—	—	1	46	8	—	—	54
Pionier . . .	1	1	—	—	2	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2
Gazolina . .	18	5	—	1	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	5	—	1	24
Franco-Polon.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	4	1	—	39	34	4	1		39
Razem wielkie firmy	952	22	7	7	988	450	13	1	1	465	124	9	4	—	137	1526	44	12	8	1590
Różne inne firmy . . .	754	8	9	36	807	792	28	28	5	853	136	3	6	2	147	1682	39	43	43	1807
Ogółem . .	1706	30	16	43	1795	1242	41	29	6	1318	260	12	10	2	284	3208	83	55	51	3397

	Borysław	Tustanowice	Mraźnica	Inne gminy	Razem
otwory w eksploatacji					
ropy i gazu	194	224	125	1 017	1 560
wyłącznie gazowe	50	71	6	19	146
wiercenie	1	7	2	20	30
wiercenie i produkcja	2	2	4	8	16
Inne (instrumentacja i rekonstrukcja)	9	11	8	15	43
Razem	256	315	145	1 079	1 795

Nowe otwory świdrowe.

W miesiącu sprawozdawczym uruchomiono następujące nowe otwory świdrowe:

Balicze I/IV. — Balicze Podróżne — Gazolina S. A.
Nr. 2. — Dolina — Pollon (Polmin)
Nr. 1. — Lipie — Pollon (Polmin)
Artur 4. — Schodnica — Backenroth
Brelików 112 — Wańkowa — Małopolska (Sté Wańkowa)
Carletta Nr. 1. — Pasieczna — Bonariva Ska Naft.
Franków 2. — Nadole — Pollon (Polmin)
Elżbieta 21. — Kryg — J. Schmer i Ska
Henryk 16 — Kryg — „Faworyt" Ska Naft.
Polonja 6. — Kryg — „Polonja" Ska Naft.
Silpetrol 2. — Męcina wielka — „Silpetrol" Ska Naft.
Nadzieja — Toroszówka
Nr. 10. — Dobrucowa — „Małopolska".

Odwiercone metry.

W grudniu 1935 r. odwiercono ogółem w Polsce 7 378 metrów, a w szczególności:

w okręgu	Drohobycz	3 031 m
„ „	Jasło	3 227 „
„ „	Stanisławów	1 120 „
Razem		7 378 m

W rejonie borysławskim odwiercono w grudniu ub. r. ogółem 850 m, a to: w Borysławiu 124 m, w Tustanowicach 558 m i w Mraźnicy 168 m.

Wielkie firmy naftowe odwierciły w grudniu ub. r. 3 804 m, a w szczególności:

Odwiercone metry przez wielkie firmy naftowe w grudniu 1935 r.

Firma	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Małopolska	954 m	405 m	588 m	1 947 m
Galicja	120 „	13 „	168 „	301 „
Limanowa	14 „	— „	— „	14 „
Standard Nobel	— „	— „	— „	— „
Gazy Ziemne	443 „	— „	— „	443 „
Polmin	320 „	274 „	— „	594 „
Pionier	48 „	— „	— „	48 „
Gazolina	188 „	— „	— „	188 „
Comp. Fr.-Pol.	— „	— „	269 „	269 „
Razem wielkie firmy	2 087 m	692 m	1 025 m	3 804 m
Różne inne firmy	944 „	2 535 „	95 „	3 574 „
Ogółem	3 031 m	3 227 m	1 120 m	7 378 m

DZIAŁ PRAWNY

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

Ustawa o Państwowym podatku dochodowym znowelizowana została w swych postanowieniach zasadniczych Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 listopada 1935 r. Dz. U. Nr. 85, poz. 518.

Zmiany dotyczące **podatku od lokali** ustalone zostały Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 listopada 1935 r. Dz. U. Nr. 82, poz. 505.

Opłaty stemplowe od weksli uregulowane zostały Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 7 października 1935 r. Dz. U. Nr. 78, poz. 487.
Zwolnienie od opłaty stemplowej dotyczy pism, posiadających cechy wekslu trasowanego, o ile trasatem jest bank państwowy lub przedsiębiorstwo bankowe w formie spółki akcyjnej i o ile dotyczą transakcyj eksportowych.

Dodatek 10% do państwowego podatku przemysłowego pobierany będzie nadal wedle rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 września 1935 r. Dz. U. Nr. 71, poz. 452.

Pobór opłat i podatków komunalnych ograniczony został Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1935 r. Dz. U. Nr. 88, poz. 544.
Dekret wydany został w ramach akcji rządowej, zmierzającej do odciążenia podatników i dotyczy opłat mytniczych, opłat za używanie targowisk, dodatków komunalnych do podatków państwowych i t. p.

Ustawa z 18 marca 1935 r. o **pobieraniu odsetek od zaległości** w podatkach państwowych i innych daninach publicznych zmieniona została Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 listopada 1935 r. Dz. U. Nr. 85, poz. 519.

Odsetki ustawowe obniżone zostały do wysokości 8 od sta rocznie dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1935 r. Dz. U. Nr. 88, poz. 545.

Przepisy wykonawcze do prawa celnego uzupełnione zostały rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 7 października 1935 r. Dz. U. Nr. 77, poz. 481.

Ustawa o kartelach zmieniona została dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 listopada 1935 r. Dz. U. Nr. 86, poz. 529.
Dekret daje Ministrowi Przemysłu i Handlu prawo do rozwiązywania karteli. Orzeczenie takie staje się prawomocne o ile w ciągu 14-tu dni od jego doręczenia żaden z uczestników kartelu nie wystąpi z wnioskiem do Sądu kartelowego o uchylenie orzeczenia. Pozatem obejmuje dekret postanowienia karne oraz przepisy o opłatach stemplowych i sądowych, dotyczących karteli.

Cena węgla w sprzedaży z kopalń na rynek krajowy uregulowana została rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 2 grudnia 1935 r. Dz. U. Nr. 88, poz. 550.

Przepisy dotyczące **wymiany uszkodzonych i zatrzymywania fałszywych znaków pieniężnych** zmienione zostały rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 5 października 1935 r. Dz. U. Nr. 81, poz. 502.

Ustawa o ulgach w zakresie **oprocentowania i terminów spłaty wierzytelności hipotecznych** zmieniona została Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 września 1935 r. Dz. U. Nr. 71, poz. 448.

Ustawa o ulgach w zakresie **oprocentowania i terminów spłaty wierzytelności hipotecznych** zmieniona ponownie Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1935 r. Dz. U. Nr. 88, poz. 542.
W wypadku niniejszym obniżone zostały odsetki od wierzytelności hipotecznych do 6%, względnie do 5% w stosunku rocznym.

Orzecznictwo karno-administracyjne w sprawach o **wykroczenia przeciw przepisom ustawy naftowej** z roku 1908, przekazane zostało Okręgowym Urzędom Górniczym rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 26 października 1935 r. Dz. U. Nr. 86, poz. 532.

Prowadzenie **dzienników wiertniczych** i przekrojów (profilów) otworów wiertniczych przy poszukiwaniach górniczych oraz przechowywanie próbek przewierconych skał uregulowane zostało rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 października 1935 r. Dz. U. Nr. 86, poz. 533.
Rozporządzenie wydane zostało na podstawie art. 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z r. 1930 o prawie górniczem (Dz. U. Nr. 85, poz. 654 z roku 1930), nie dotyczy zatem przemysłu naftowego.

Premjowanie pojazdów mechanicznych uregulowane zostało Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1935 r. Dz. U. Nr. 88, poz. 546.
Dekret przewiduje premjowanie pojazdów, zarejestrowanych po wejściu w życie tegoż dekretu, o ile pojazdy te odpowiadają specjalnym wymogom obrony Państwa. Premje wypłacane będą ze Skarbu Państwa.

Ordynacja pocztowa uzupełniona została rozporządzeniem Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 17 września 1935 r. Dz. U. Nr. 70, poz. 439.

Uzupełnienie obejmuje przepisy, dotyczące warunków przyjmowania, przesyłania i doręczania czasopism.

Światowa konwencja pocztowa ogłoszona została w Dz. U. Nr. 93, poz. 588.

Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspressowych na kolejach żelaznych ogłoszony został w Dz. U. Nr. 91, poz. 580.

Zmiany w **organizacji urzędów skarbowych** w okręgu Izby Skarbowej we Lwowie wprowadzone zostały rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 30 września 1935 r. Dz. U. Nr. 76, poz. 478.

Zmiany powyższe dotyczą 2-ego Urzędu Skarbowego w Drohobyczu, z którego wyłączono gminę Truskawiec, oraz miejscowości Orów i Popiele, przy przyłączeniu ich do okręgu 1-ego Urzędu Skarbowego w Drohobyczu. Równocześnie przeniesiona została siedziba 2-ego urzędu Skarbowego z Drohobycza do Borysławia z nadaniem mu nazwy „Urząd Skarbowy w Borysławiu".

Siedziby i właściwości terytorjalne **Wyższych Urzędów Górniczych** ustalone zostały rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 września 1935 r. Dz. U. Nr. 73, poz. 459.

Szczegóły dotyczące wymienionego rozporządzenia podane zostały w zeszycie 21 „Przemysłu Naftowego" z r. 1935.

Siedziby i właściwości terytorjalne **Okręgowych Urzędów Górniczych** ustalone zostały rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 28 września 1935 r. Dz. U. Nr. 73, poz. 460.

Szczegóły dotyczące powyższego rozporządzenia podane zostały w zeszycie 21 „Przemysłu Naftowego" z 1935 r.

Przepisy o wydawaniu **Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej** ustalone zostały Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 września 1935 r. Dz. U. Nr. 68, poz. 423.

Przepisy o przymusowem **ubezpieczeniu od ognia** zmienione zostały Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10 grudnia 1935 r. Dz. U. Nr. 90, poz. 576.

Przepisy o **nadzorze policyjno-budowlanym** wydane zostały rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 września 1935 r. Dz. U. Nr. 70, poz. 438.

Spis **robót zabronionych młodocianym i kobietom** ogłoszony został rozporządzeniem Ministra Opieki Społecznej z dnia 3 października 1935 r. Dz. U. Nr. 78, poz. 484. Omawiane rozporządzenie zastępuje przepisy z r. 1925 i wchodzi w życie dnia 26 kwietnia 1936 r.

Spomiędzy robót wzbronionych młodocianym dotyczą przemysłu naftowego następujące: obsługa kotłów parowych, obsługa generatorów gazowych, obsługa silników, roboty przy urządzeniach i przewodach elektrycznych, w których napięcie przekracza określone cyfry, obsługa pędni, roboty nadziemne przy budowie i pogłębianiu szybów oraz roboty wiertnicze, roboty w obrębie rygu wiertniczego w przemyśle naftowym, roboty w działach produkcyjnych rafineryj ropy naftowej z wyjątkiem robót oczyszczoną parafiną, roboty przy gazociągach w rozdzielniach i na stacjach gazów palnych, czyszczenie kotłów asfaltowych i koksowych i t. p.

Ze spisu robót wzbronionych kobietom wymieniamy: obsługę pędni, roboty w obrębie rygu wiertniczego w przemyśle naftowym, roboty w działach produkcyjnych rafineryj ropy naftowej z wyjątkiem robót oczyszczoną parafiną, przeróbka i czyszczenie gazu ziemnego, roboty przy gazociągach, czyszczenie kotłów asfaltowych i koksowych i t. p.

Godziny handlu i otwarcia zakładów handlowych i niektórych przemysłowych uregulowane zostały dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10 grudnia 1935 r. Dz. U. Nr. 90, poz. 575.

Przepisy dotyczące **ubezpieczenia od bezrobocia** zmienione zostały częściowo rozporządzeniem Ministra Opieki Społecznej z dnia 7 listopada 1935 r. Dz. U. Nr. 92, poz. 585.

Zmiany dotyczą liczby dni pracy, uważanych za tydzień podlegania obowiązkowi ubezpieczenia w odniesieniu do niektórych robotników sezonowych.

Przepisy dotyczące **ochrony lokatorów oraz obniżki komornego** ogłoszone zostały Dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 listopada 1935 r. Dz. U. Nr. 82, poz. 504.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Sprawozdanie z uroczystości jubileuszowej Prof. Inż. Z. S. Bielskiego. W roku bieżącym obchodził Prof. Inż. Zygmunt Sarjusz Bielski 40-lecie pracy zawodowej w przemyśle naftowym. Ponieważ Jubilat był jednym z założycieli i inicjatorów Stowarzyszenia Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego w Borysławiu, przeto Stowarzyszenie to uważało sobie właśnie za obowiązek urządzenia odpowiedniej uroczystości Jubileuszowej. Uroczystość ta odbyła się w Borysławiu dnia 26 stycznia. O godz. 12-tej zebrali się bardzo licznie przedstawiciele świata naftowego i Członkowie Stowarzyszenia Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego w dużej sali Stowarzyszenia na Akademję z udziałem Jubilata.

Po ukonstytuowaniu się prezydjum, do którego po powitaniu Jubilata i zebranych zaprosił Prezes Stowarzyszenia Inż. Włodzimierz Wojciechowski pp. Prof. Dr. Inż. R. Witkiewicza i Prof. Dr. Inż. W. Budryka, Wice-Prezesa Inż. Dr. A. Markiewicza i Dyr. J. Lewieckiego, wygłosił Inż. A. Żmigrodzki imieniem Stowarzyszenia referat o działalności Prof. Inż. Z. S. Bielskiego w przemyśle naftowym.

W referacie zapoznał prelegent obecnych z przebiegiem życia zawodowego Jubilata, wykazując następnie Jego zasługi dla przemysłu naftowego i świata technicznego na polu naukowem, publicystycznem, technicznem i organizacyjnem. Przypomniał o roli Prof. Inż. Z. S. Bielskiego w Stowarzyszeniu Pol. Inżynierów Przemysłu Naft., którego Jubilat był pierwszym zasłużonym prezesem, a którego jest członkiem honorowym, bezinteresownym najlepszym doradcą i niezawodnym przyjacielem. Wkońcu prelegent, jako były uczeń Profesora z Akademji Górniczej wyraził słowa podzięki od zgrupowanych w Stowarzyszeniu byłych Jego uczni.

Przemawiali następnie kolejno: Prof. Dr. Inż. R. Witkiewicz imieniem Politechniki Lwowskiej i Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, Prof. Dr. Inż. W. Budryk imieniem Akademji Górniczej, który odczytał i następnie wręczył Jubilatowi piękny w treści i formie adres od Akademji Górniczej, Prezes Dr. Inż. A. Markiewicz imieniem Władz Górniczych, Dyr. Inż. J. Gajl imieniem Krajowego Towarzystwa Naftowego, Koncernu „Małopolska“ i Instytutu Geologicznego. Dyr. Inż. J. Gajl odczytał ponadto przemówienie generalnego Dyrektora W. Hłaski wygłoszone na posiedzeniu Wydziału Krajowego Towarzystwa Naftowego i w zakończeniu dodał parę osobistych zaszczytnych słów dla Jubilata jako Jego były przełożony. Dyr. Inż. J. Naturski imieniem Towarzystwa Technicznego i Stowarzyszenia Inżynierów Górniczych i Hutniczych w Krakowie, Kier. A. Radłowski imieniem Związku Polskich Techników Wiertniczych i Naftowych w Borysławiu, Dr. Inż. Wł. Borowicz imieniem Koła Zachodniego Stowarzyszenia Pol. Inż. P. N. w Krośnie, Inż. W. Kulczycki imieniem Zagłębi wschodnich i Komisji Technicznej Okręgu Górniczego w Stanisławowie, Dyr. Inż. St. Paraszczak imieniem S. A. „Pionier“.

Bardzo serdeczny list Prof. Inż. K. Bohdanowicza odczytał Inż. A. Żmigrodzki. Odczytano depesze od Dyr. Cz. Pechego, Prezesa J. Mokrego, i Starosty T. Chmielewskiego.

W odpowiedzi podziękował Jubilat za dowody pamięci i uznania dla Jego pracy i wskazał, że praca Jego to ciągłe dążenie do zdobyczy i ulepszeń technicznych koniecznych dla nowoczesnego przemysłu. Stwierdził, że jest wielu ludzi, którzy pracują w tym kierunku wraz ze Stowarzyszeniem. Ludzie są — niema tylko środków często na najkonieczniejsze badania. W zakończeniu zwrócił się Jubilat z gorącym apelem do obecnych reprezentantów Władz i Przemysłu o organizację instytucji, któraby takie badania mogła przeprowadzać.

Po akademji odbył się wspólny obiad. Panujący nastrój, ton toastów, ilość i treść nadesłanych depesz gratulacyjnych zobrazowały wyraźnie, jak sobie Jubilat prócz uznania i czci zdobył i serca swoich kolegów, współpracowników i byłych uczni.

IX Zjazd Naftowy. W myśl uchwał Rady Zjazdów odbędzie się IX Zjazd Naftowy dnia 9 i 10 maja b. r. w Borysławiu w związku z obchodem dziesięciolecia istnienia Stowarzyszenia Pol. Inżynierów Przemysłu Naftowego.

Sprostowanie. W zeszycie 2 „Przemysłu Naftowego“ w artykule Prof. R. Witkiewicza p. t. „Z badań nad pomiarami przepływu przez zwężki“ wkradły się następujące omyłki:

str. 40, szpalta lewa, wiersz 11 od góry — ma być w_0 zamiast w^2_0;

str. 41, szpalta prawa, wiersz 6 od dołu i następne — ma być: Posiada ona cenną zaletę rury Venturiego, t. j. małego oporu. Strata energji na opór zwężki nie jest bowiem najmniejsza.

Redakcja i Administracja: Lwów, Gmach Izby Przemysłowo-Handlowej, ul. Akademicka 17, Telefon Nr. 205-46
Konto czekowe P. K. O. Nr. 153.208

Prenumerata wraz z dodatkiem statystycznym wynosi:

w kraju		zagranicą	
rocznie	zł. 48·—	rocznie	Fr. szw. 36·—
półrocznie	„ 27·—	półrocznie	„ „ 22·—
kwartalnie	„ 16·—	kwartalnie	„ „ 14·—

Cena zeszytu „Przemysłu Naftowego“ bez dodatku „Kopalnictwo Naftowe w Polsce“ wynosi zł. 2·50 (F. szw. 2·—)

Ceny ogłoszeń:

	1/1 str.	1/2 str.	1/4 str.	1/8 str.
Przed tekstem	Zł. 200·—	Zł. 120·—	Zł. 70·—	Zł. 40·—
za tekstem	„ 150·—	„ 80·—	„ 45·—	„ 30·—

Trzecia str. okładki Zł. 250·— Czwarta str. okładki Zł. 300.—

Na pierwszej i drugiej stronie okładki ogłoszeń nie zamieszczamy.

Ogłoszenia specjalne wedle umowy. Wkładki całostronicowe dostarczone przez klienta Zł. 200·— plus efektywne koszty porta. — Przy ogłoszeniach wielokrotnych udzielamy specjalnych rabatów.

Wyd.: Krajowe Towarzystwo Naftowe. Redaktor odp.: Dr. Stanisław Schaetzel.

Z drukarni i litografji Piller-Neumanna, Lwów, ul. Łyczakowska 3. Telef. 207-27.